

Бочинин Дмитрий Анатольевич

ПЕРЕСТРОЙКА АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЛЕНИНГРАДА НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В статье рассматривается проблема производства новых боевых самолетов на авиационных заводах Ленинграда накануне Великой Отечественной войны. В соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 26 июля 1940 г. наркомат авиационной промышленности обязывался на существующих и вновь построенных заводах "поставить производство" истребителей ЛаГГ-3 и штурмовиков Ил-2. В полной мере перестроить авиапром города на выпуск столь сложной авиационной техники до начала войны не удалось. Однако созданный в Ленинграде задел производства позволил в кратчайшие сроки наладить выпуск боевых и учебных самолетов на эвакуированных в тыл заводах.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/11-2/10.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2012. № 11 (25): в 2-х ч. Ч. II. С. 46-49. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/11-2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

Рассмотрев содержание и формы гуманизма, обратимся к понятию гуманности. Этим понятием охватываются различные представления о том, каков идеал человека. Так, Конфуций рассматривал гуманность как атрибут благородного мужа, который в своей деятельности строго следует ритуалу. Для Цицерона гуманность совпадает по существу с образованностью человека, для И. Г. Гердера – с целью человеческого развития вообще, а для И. Канта – с моральным качеством, благодаря которому человечество отличается от животной ограниченности. В литературе рассматриваются различные формы проявления гуманности, наиболее общей из которых является альтруизм. Под альтруизмом имеется в виду моральное качество, характеризующее готовность человека жертвовать своими интересами ради блага других людей. Поскольку альтруизм всего лишь признаёт приоритет интересов других людей, его можно рассматривать как наиболее общую форму проявления гуманности. С другой стороны, альтруизм крайне абстрактен, поскольку он не учитывает специфику различных ситуаций, складывающихся в отношениях между людьми. Однако эти ситуации могут быть довольно разнообразными: отношение к человеку, оказавшемуся в беде, отличается, например, от отношения к побеждённому противнику. Если в одном случае гуманность проявляется в форме милосердия, то в другом – в форме великодушия. Таким образом, гуманность может проявляться в различных формах, которые обладают большей конкретностью, чем альтруизм. Мы полагаем, что наиболее важными формами её проявления являются милосердие и великодушие.

Список литературы

1. **Всеобщая декларация прав человека** [Электронный ресурс]: принята резолюцией 217 А (III) Генеральной Ассамблеи ООН от 10 декабря 1948 года. URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/declhr.shtml (дата обращения: 17.08.2012).
2. **Лосев А. Ф.** Эстетика Возрождения. М.: Мысль, 1982. 623 с.
3. **Словарь-справочник по социальной работе** / под ред. Е. И. Холостовой. М.: Юристъ, 1997. 424 с.

HUMANISM AND HUMANITY

Andrei Aleksandrovich Barbakov
Department of Social Technologies
South Federal University
soctech@mail.ru

The author discusses the correlation of two close notions – “humanism” and “humanity”, considers the content and forms of humanism, humanity as the ideal of humanism, as well as the forms of humanity manifestation, and comes to the conclusion that the most important forms of humanity manifestation are mercy and generosity.

Key words and phrases: humanism; humanity; human rights; altruism; mercy; generosity.

УДК 94(47)+669.14

Исторические науки и археология

В статье рассматривается проблема производства новых боевых самолетов на авиационных заводах Ленинграда накануне Великой Отечественной войны. В соответствии с постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 26 июля 1940 г. наркомат авиационной промышленности обязывался на существующих и вновь построенных заводах «поставить производство» истребителей ЛаГГ-3 и штурмовиков Ил-2. В полной мере перестроить авиапром города на выпуск столь сложной авиационной техники до начала войны не удалось. Однако созданный в Ленинграде задел производства позволил в кратчайшие сроки наладить выпуск боевых и учебных самолетов на эвакуированных в тыл заводах.

Ключевые слова и фразы: перестройка; авиапром; самолеты нового поколения; Народный комиссариат авиационной промышленности (НКАП); летно-технические характеристики; истребитель; штурмовик; учебно-тренировочный самолет; дизель-мотор.

Дмитрий Анатольевич Бочинин, к.и.н.

Кафедра социально-экономических дисциплин

Военно-космическая академия им. А. Ф. Можайского, г. Санкт-Петербург

dmitry.bochinin@yandex.ru

ПЕРЕСТРОЙКА АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЛЕНИНГРАДА НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ[©]

Боевое применение в небе Испании в 1939 г. советских истребителей И-15, И-153 и И-16 показало их значительное отставание по основным летно-техническим характеристикам (ЛТХ) – скорости, мощности моторов, вооружению и дальности действия - от аналогичных качеств новых немецких самолетов, особенно истребителя «Мессершмитт-109». По оценке Г. Фойхтера, редактора немецкого «Фронтového бюллетеня ВВС»

в годы Второй мировой войны, истребитель Ме-109 изначально создавался как скоростной, с некоторым ущербом для маневренности, скороподъемности и продолжительности полета (80 мин). Зато, развивая скорость до 570 км/ч, он превосходил лучшие советские истребители И-16 и И-153 более чем на 100 км/ч, а в воздушных боях за Англию летом и осенью 1940 г. был быстрее основных истребителей королевских военно-воздушных сил – «спитфайров» и «харрикейнов» [13, с. 45-46].

В 1939 г. Политбюро ЦК ВКП(б) и СНК СССР провели ряд совещаний специалистов в области самолетостроения: конструкторов, ученых, инженеров, руководителей производства и летчиков, на которых были выработаны меры быстрой ликвидации отставания советских ВВС в оснащении новой авиационной техникой [8, с. 195].

В результате напряженной работы конструкторских коллективов А. С. Яковлева, С. А. Лавочкина, А. И. Микояна и М. И. Гуревича, С. В. Ильюшина, В. М. Петлякова в СССР к 1940 г. были созданы самолеты нового поколения, способные противостоят лучшим мировым аналогам: Як-1, ЛаГГ-3, МиГ-3, Пе-2, Ил-2 и другие машины [1, с. 88].

Реализация государственных планов массового производства новых самолетов в условиях крайнего дефицита времени была бы весьма затруднительной без максимального использования возможностей ленинградского авиастроительного центра. Сложившаяся к 1939 г. на северо-западе страны авиационная индустрия в принципиальном плане позволяла перестроить авиапром Ленинграда на выпуск сложных боевых самолетов, а также двигателей, прицелов, изделий из брони, бортовых радиостанций, аккумуляторов и другой продукции авиационного назначения.

Специализируясь на выпуске легкомоторных самолетов, в том числе учебных, авиапром Ленинграда в последние три предвоенных года произвел 15,8% всей самолетной продукции страны, занимая второе место после авиапрома Москвы (41,5%). С географической точки зрения другая, меньшая (42,7%) половина самолетов была построена на предприятиях Поволжья, Украины, Сибири и Дальнего Востока вместе взятых [10, с. 164].

По решению правительства летом 1940 г. в Ленинграде были проведены проектно-исследовательские работы по переоборудованию существующих и срочному строительству новых авиационных заводов. Всего было обследовано 27 предприятий, из которых 14 признаны подходящими для организации производства перспективных самолетов и авиадвигателей.

В соответствии с принятым 26.07.1940 г. постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об организации производства самолетов и авиадвигателей в Ленинграде» [6, д. 6, л. 19] наркомат авиапромышленности (НКАП) обязывался «поставить производство» истребителя ЛаГГ-3 на заводе № 23 с планом выпуска самолетов на 1940 г. – 10 шт., на 1941 г. – 500 шт. с доведением мощности к 01.01.1942 г. до 1 000 шт. При этом производство учебных самолетов У-2 передавалось на новый ленинградский завод № 387 (бывший завод № 4 им. Каракозова) [4, с. 32], который в 1940 г. должен был выпустить 100 шт. У-2, в 1941 г. – 1 500 машин с доведением их выпуска к 1 января 1942 г. до 2 000 шт.

Этим же постановлением НКАП обязывался организовать на заводе «Красный Октябрь» производство авиадвигателей М-105. Для выполнения этой задачи наркомату передавались завод пишущих машин, патефонный завод и строящаяся пианино-рояльная фабрика. На 1940 г. заводу «Красный Октябрь» ставилась задача выпустить 10 моторов М-105, в 1941 г. – 1 500 шт., с доведением производства к 1 января 1942 г. до 5 000 моторов.

Для освоения выпуска бронированных штурмовиков Ил-2 НКАП в Ленинграде передавались: новые корпуса заводов «Красный металлист» и им. Кирова и завод «Промет». На 1940 г. программа выпуска составляла 5 шт., на 1941 г. – 200 самолетов, с доведением производства к 1 января 1942 г. до 500 машин.

Для производства ближних бомбардировщиков ББ-22 Ленсовет передавал НКАП вагонно-ремонтный завод (ВАРЗ). Плановое задание на 1940 г. – 5 самолетов, на 1941 г. и на 1 января 1942 г. – 200 и 1 000 машин соответственно (позднее выпуск ББ-22 был заменен на выпуск штурмовиков Ил-2).

В заключительной части постановления «Об организации производства самолетов и авиадвигателей в Ленинграде», подписанном Председателем СНК СССР В. Молотовым и Секретарем Центрального Комитета ВКП(б) И. Сталиным, руководителям партийных и советских органов Ленинграда вменялось в обязанность оказание всесторонней помощи Наркомавиапрому в выполнении строительных и монтажных работ, обеспечении заводов электроэнергией, топливом и рабочей силой [6, д. 6, л. 24].

Ряду предприятий Ленинграда – Карбюраторному заводу, заводу им. Карла Маркса, заводам «Северный пресс», «Красногвардеец», «Союз» и «Свобода» - предписывалось организовать для авиапрома производство карбюраторов, штампов, матриц и других изделий [7, д. 3, л. 1-2].

В марте 1941 г. Экономический Совет при Совнаркоме СССР постановлением «Об обеспечении строительства заводов Наркомавиапрома в г. Ленинграде в 1941 году» передал в подчинение авиапрома города завод «Баррикады» с задачей довести его мощности по производству железобетонных изделий до 15 тыс. метров кубических в год. Этим же постановлением Главвоенстрой при СНК СССР обязывался построить к 15 сентября 1941 г. летное поле с соответствующей инфраструктурой для заводских испытаний штурмовиков Ил-2 [Там же, д. 85, л. 2].

Таковы были в общих чертах перспективные планы правительства СССР по перестройке авиационной промышленности Ленинграда на массовый выпуск новых типов самолетов при сохранении производства учебных машин.

Что же реально удалось сделать по организации производства боевых и учебных самолетов на ускоренно расширяющейся авиапромышленной базе Ленинграда до начала Великой Отечественной войны? По уточненному плану 1941 г. на головном авиационном заводе города – заводе № 23 - нужно было построить 510 истребителей ЛаГГ-3. Фактически первый истребитель был выпущен в феврале 1941 г., а всего до 22 июня 1941 г. завод успел полностью собрать 27 самолетов ЛаГГ-3 [15, с. 354].

В конце 1940 г. значительные преобразования были проведены на втором по величине и значению ленинградском авиапредприятии – заводе № 47. Ему были переданы с завода № 23 все наработки по учебно-тренировочному самолету УТ-2. В 1940 г. завод располагал более чем 250 единицами станкового оборудования и персоналом около 1 600 человек [6, д. 6, л. 16]. По плану в 1941 г. на нем должно было быть построено 600 самолетов. После эвакуации в г. Энгельс Саратовской области завод продолжал выпускать учебно-тренировочные самолеты УТ-2. Причем значимость выпуска учебных машин была такова, что сведения об их производстве наряду с боевыми самолетами ежедневно представлялись в Государственный Комитет Обороны при СНК СССР [5, д. 25, л. 104].

На базе ряда гражданских предприятий Ленинграда в 1940 г. началось строительство двух новых авиационных заводов для массового выпуска бронированных штурмовиков конструкции С. В. Ильюшина Ил-2 - № 380 и 381.

На ленинградском предприятии «Красногвардеец» для авиазавода № 380 во внеочередном порядке было организовано изготовление 400 комплектов горяче-штамповочных изделий. На производственных площадках самого завода № 380 по ул. Чугунной и в Озерках в 1940-1941 гг. срочно строились сборочные корпуса, кислородные и ацетиленовые станции, котельные, ангары, взлетно-посадочная полоса, трансформаторные подстанции и иные сооружения [7, д. 8, л. 16].

Другой новый авиационный завод № 381 территориально располагался в пригороде Ленинграда, на станции Ижора Кировской железной дороги, и тоже предназначался для выпуска «летающих танков» ЛТ-АМ34ФРН, как первоначально назывался штурмовик Ил-2. Летом 1940 г. предприятию были переданы производственные площади заводов «Красный металлист», «Ленкранстрой», ремонтно-механического и подъемных сооружений [12, с. 216].

В соответствии с постановлением Экономического Совета при СНК СССР от 06.01.1941 г. «О материальном обеспечении завода № 381 Наркомавиапрома» новому заводу выделялось в 1-м квартале 1941 г. 96 единиц станочного оборудования (токарно-винторезные станки, пневматические молоты, ленточные пилы и др.), на 150 000 руб. режущего и мерительного инструмента, 60 тонн цинка, 40 тонн свинца и другие материалы [7, д. 4, л. 9, 15].

Разумеется, организация технологического процесса массового выпуска тяжелых бронированных самолетов на производственных площадях вагоностроительного завода, завода подъемного оборудования и других непрофильных гражданских предприятий представляла собой крайне сложную в техническом и организационном отношениях задачу.

Несмотря на принимаемые чрезвычайные меры, правительственное задание по серийному выпуску уже в 1941 г. тяжелых бронированных штурмовиков вновь созданными авиационными предприятиями выполнено не было. Оставшихся до Великой Отечественной войны (стало быть, и до эвакуации) нескольких месяцев попросту не могло хватить для перестройки предприятий наподобие вагонного завода на выпуск «летающих танков», каких не было в то время ни у одной авиационной державы, кроме Советского Союза. Со всей очевидностью основной причиной срыва проекта были не возможности промышленного потенциала Ленинграда, а просчет со временем его перестройки на выпуск новой авиатехники.

В июле-августе 1941 г. созданный задел производства – части самолетов, подготовленные рабочие чертежи, запас необходимых металлов, авиаприборов и других изделий, а также шаблоны, выкройки и прочие нужные материалы были в срочном порядке эвакуированы в Нижний Тагил. На новом месте слитые воедино авиазаводы № 380 и 381 в кратчайшие сроки наладили выпуск штурмовиков Ил-2, а затем истребителя Ла-5 конструктора С. А. Лавочкина [12, с. 219].

В соответствии с планом эвакуации в Казань был полностью вывезен и новый авиационный завод № 387, предназначенный для производства учебных самолетов У-2. Примечательно, что до начала Великой Отечественной войны на этом ленинградском заводе было изготовлено 654 учебных У-2 и один санитарный самолет С-2 [11, с. 12]. Освоение в считанные месяцы производства сотен самолетов на новом месте было, несомненно, большим успехом вновь созданного авиазавода.

Форсированное перевооружение самолетного парка в последние предвоенные годы естественным образом опиралось на новые авиационные моторы. В 1940 г. авиационные двигатели М-105 различной мощности, сконструированные под руководством В. Я. Климова, начали выпускаться на новых ленинградских авиационных заводах № 234 (бывший «Красный Октябрь») и № 451, созданном на базе нескольких гражданских предприятий. М-105 стал первым советским авиационным двигателем, предусматривавшим установку пушки в развале блока цилиндров со стрельбой через полый вал редуктора [15, с. 143].

Напряженное правительственное задание на производство авиационных двигателей получил и Кировский завод. В 1941 г. ему поручался выпуск 1 500 дизель-моторов М-40. Двигатель мощностью 1 500 л.с. конструктора А. Д. Чаромского предполагалось использовать не только на высотных бомбардировщиках, но и на танках [9, с. 583].

Кроме новых профильных заводов в структуру авиапрома Ленинграда в предвоенные годы влились также предприятия, выпускающие моторную сталь, изделия из дюралюминия и цветных металлов, навигационные приборы, бомбардировочные прицелы, воздушные винты, броневую защиту, аккумуляторы и другую продукцию авиационного назначения. Так, на заводе «Красный Выборжец» изготавливались трубы, профили, прутки и другие полуфабрикаты из меди, латуни, бронзы и других металлов [3, с. 36].

В научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах по созданию новых авиационных боеприпасов, оптических приборов, резинотехнических изделий, пластмасс, средств радиосвязи участвовали десятки учреждений. В частности, над созданием радиооборудования для самолетов в 1937-1941 гг. активно работал Ленинградский институт радиовещательного приема и акустики [2, с. 16].

На подготовку авиационных кадров был переориентирован ряд высших и средних профессиональных учебных заведений. В связи с расширением авиационного производства в Ленинграде и в виде исключения Комитету по делам высшей школы и НКАП был разрешен перевод в авиационные вузы студентов старших курсов других вузов города [7, д. 35, л. 1, 3].

В целях форсированного обучения рабочей молодежи авиационным специальностям 6 ленинградских ремесленных училищ были реорганизованы в авиационные с количеством учащихся 2 900 человек. Обучение по авиационным специальностям с годовым выпуском 440 человек было организовано и в школах ФЗО [14, д. 101, л. 430].

Выводы:

1. Перестройка ленинградского авиапрома в предвоенные годы имела целью максимально использовать мощную военную промышленность Ленинграда для форсированного выпуска новой авиационной техники.

2. Разработкой и производством продукции авиационного назначения, подготовкой кадров для авиапрома накануне Великой Отечественной войны занимались свыше 70 предприятий и учреждений Ленинграда.

3. Масштабные планы советского правительства по организации в Ленинграде производства новых боевых самолетов, двигателей и авиационного вооружения, прерванные начавшейся войной, были реализованы лишь частично. Фактическим показателем достигнутого к началу Великой Отечественной войны уровня авиапроизводства Ленинграда был выпуск уже в первом полугодии 1941 г. около тысячи легкомоторных самолетов, 27 истребителей нового поколения ЛаГГ-3, высокая степень готовности двух авиационных заводов к выпуску штурмовиков Ил-2, освоенное серийное производство бензиновых и дизельных моторов, броневой защиты для самолетов, навигационного оборудования, бомбардировочных прицелов, агрегатов шасси, боеприпасов и множества наименований другой продукции авиационного назначения.

Список литературы

1. **Авдеенко П.** Советское самолетостроение в годы предвоенных пятилеток (1929-1940 гг.) // Военно-исторический журнал. 1974. № 7.
2. **Алексеев Т. В.** Обеспечение советской промышленностью Красной Армии средствами связи к началу Великой Отечественной войны // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2011. № 8. Ч. 3. С. 14-19.
3. **Бочинин Д. А.** Производство цветных металлов на Ленинградском заводе «Красный Выборжец» в 20-30-х гг. XX века // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. № 1. Ч. 1. С. 35-37.
4. **Бочинин Д. А., Тарасов А. В.** Производство учебных самолетов на Ленинградском авиационном заводе в предвоенные годы (1938-1940 гг.) // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. № 4. Ч. 1. С. 30-33.
5. **Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ).** Ф. Р-8006. Оп. 1.
6. **ГАРФ.** Ф. Р-8007. Оп. 1.
7. **ГАРФ.** Ф. Р-8007. Оп. 2.
8. **История Второй мировой войны. 1939-1945** / гл. редактор П. Н. Шарпило. М.: Военное издательство Министерства обороны СССР, 1974. Том второй. Накануне войны. 479 с.
9. **Костюченко С., Хренов И., Федоров Ю.** История Кировского завода. 1917-1945. М.: Мысль, 1966. 702 с.
10. **Мухин М. Ю.** Авиапромышленность СССР в 1921-1941 годах. М.: Наука, 2006. 320 с.
11. **Степанов А. С.** Авиапромышленность Ленинграда и ее перестройка накануне Великой Отечественной войны // Военно-исторический журнал. 2009. № 6.
12. **Тихонов С. Г.** Оборонные предприятия СССР и России. М.: ТОМ, 2010. Т. 2. 608 с.
13. **Фойхтер Г.** История воздушной войны в ее прошлом, настоящем и будущем / пер. с нем. М.: Военное издательство Министерства обороны Союза ССР, 1956. 391 с.
14. **Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб).** Ф. 25. Оп. 2а.
15. **Якубович Н. В.** Авиация СССР накануне войны. М.: Вече, 2006. 400 с.

LENINGRAD AVIATION INDUSTRY RESTRUCTURING ON THE EVE OF GREAT PATRIOTIC WAR

Dmitrii Anatol'evich Bochinin, Ph. D. in History

Department of Social-Economic Disciplines

Military-Cosmic Academy named after A. F. Mozhaiskii, St. Petersburg

dmitry.bochinin@yandex.ru

The author considers the problem of new warplanes production at Leningrad aircraft factories on the eve of the Great Patriotic War. In accordance with the Decree of the Council of People's Commissars of the USSR and the Central Committee of the All-Union Communist Party of Bolsheviks from July 26, 1940 the People's Commissariat of Aviation Industry was under the obligation to "set the production" of fighters LaGG-3 and Il-2 at newly built and existing factories. The efforts to rebuild in full the aviation industry for the production of such complex aviation materiel on the eve of the war failed. However the groundwork for the production created in Leningrad allowed starting the production of warplanes and training airplanes at the factories evacuated to the rear in the shortest time possible.

Key words and phrases: restructuring; aviation industry; new generation planes; People's Commissariat of Aviation Industry; aircraft performance characteristics; fighter; attack plane; training airplane; diesel-engine.