

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.12.11>

Отрокова Ольга Юрьевна, Щесняк Сергей Сергеевич

**ЭТАПЫ РАЗРАБОТКИ МОДЕЛИ СОВЕТСКОГО ШТУРМОВИКА ИЛ-2 И ПРАКТИКА ЕГО ПРИМЕНЕНИЯ В ХОДЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

В статье исследуются причины и этапы развития штурмовой авиации СССР с 1922 г. по 1945 г. на примере создания советского штурмовика Ил-2. Анализ технических аспектов разработки модели самолета сочетается с анализом архивных данных о боевых вылетах первых образцов, что позволяет проследить исторический путь "летающего танка" от чертежа до взятия Берлина. Авторы приходят к выводу, что по своим техническим параметрам Ил-2 после модификации в значительной степени соответствовал современным требованиям к вооружению подобного типа и сыграл важную роль в ходе Великой Отечественной войны.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/9/2019/12/11.html](http://www.gramota.net/materials/9/2019/12/11.html)

Источник

**Манускрипт**

Тамбов: Грамота, 2019. Том 12. Выпуск 12. С. 66-70. ISSN 2618-9690.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/9.html](http://www.gramota.net/editions/9.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/9/2019/12/](http://www.gramota.net/materials/9/2019/12/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [hist@gramota.net](mailto:hist@gramota.net)

УДК 93/94; 623.7

Дата поступления рукописи: 15.10.2019

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.12.11>

*В статье исследуются причины и этапы развития штурмовой авиации СССР с 1922 г. по 1945 г. на примере создания советского штурмовика Ил-2. Анализ технических аспектов разработки модели самолета сочетается с анализом архивных данных о боевых вылетах первых образцов, что позволяет проследить исторический путь «летающего танка» от чертежа до взятия Берлина. Авторы приходят к выводу, что по своим техническим параметрам Ил-2 после модификации в значительной степени соответствовал современным требованиям к вооружению подобного типа и сыграл важную роль в ходе Великой Отечественной войны.*

*Ключевые слова и фразы:* тяжелый штурмовик Ил-2; БШ-2; штурмовая авиация; «летающий танк»; С. В. Ильюшин.

**Отрокова Ольга Юрьевна**, к.и.н.

**Щесняк Сергей Сергеевич**

*Московский государственный технический университет имени Н. Э. Баумана*

*(национальный исследовательский университет)*

*otroкова@yandex.ru; sshchesnyak@gmail.com*

## **ЭТАПЫ РАЗРАБОТКИ МОДЕЛИ СОВЕТСКОГО ШТУРМОВИКА ИЛ-2 И ПРАКТИКА ЕГО ПРИМЕНЕНИЯ В ХОДЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

История создания отдельных видов вооружений, благодаря которым была одержана Великая Победа 1945 г., всегда будет привлекать внимание исследователей. В этом ряду значимых технических разработок предвоенного времени находится модель знаменитого штурмовика Ил-2. Что такое штурмовик? Специалисты определяют его как «тихоходный по сравнению с истребителем самолет, оптимизированный для полета на предельно малой высоте – бреющий полет» [1, с. 630].

Следует отметить, что создание легендарного «летающего танка» со всеми его модификациями является типичным алгоритмом конструкторского решения с точки зрения эволюции советской предвоенной техники и служит универсальным примером разработки нового вида вооружений, что и обуславливает **актуальность** избранной темы исследования.

Источниковая база по данной тематике довольно разнообразна. Можно выделить несколько групп исторических источников: 1) боевые донесения штабов – Центральный архив Министерства обороны РФ (ЦАМО) [2; 7; 8]; 2) воспоминания советских авиаконструкторов [3]; 3) воспоминания советских летчиков [13].

В указанных источниках содержатся разнообразные сведения, в основном о конкретных боевых столкновениях отдельных частей и соединений, о проявленном героизме личного состава. В них отражены вопросы зарождения и развития штурмовой авиации в СССР.

В боевой сводке от 06.09.1941 (ЦАМО) излагаются соображения по обобщению боевого опыта 4 шап за месяц борьбы против германского фашизма на одноместном самолете Ил-2; обращается внимание на то, что необходимо «установить пулемет в хвосте и посадить стрелка бомбардира» для обеспечения прикрытия слепой задней полусферы и разгрузки пилота [8].

Второй документ из ЦАМО рассматривает положительный опыт модификации Ил-2 с целью добавления места для стрелка бомбардира, написан подполковником Дельновым, полковым комиссаром Моржериным и полковником Воиновым. Данный отчет приводит данные о повышении боевой эффективности при установке огневой точки с пулеметом ШКАС на Ил-2, что в дальнейшем также повлияло на уверенность летного состава в защищенности самолета. Помимо этого, утверждалось, что ведение огня в бою хорошее, и рекомендовалась установка данной разработки на одноместные Ил-2 [2].

Третий документ из ЦАМО описывает опыт по освоению и выработке новых тактических методов воздушного боя с истребителями противника на самолете Ил-2 [7]. Описанный в нем оборонительный прием «замкнутый круг», в котором штурмовики следовали друг за другом по круговой траектории, обеспечивал полную защиту от истребителей противника, однако давал возможность повреждения впереди идущего дружественным огнем. «Крутая змейка», в которой все штурмовики двигались на разных высотах друг за другом змейкой, исключала этот недостаток и позволяла не только обороняться, но и атаковать истребители противника.

Таким образом, все три архивных источника ЦАМО указывают на причины введения предложений по модификации, с одной стороны, и повышения эффективности ведения боевых действий – с другой. Это указывает на взаимосвязанность процессов выявления недостатков технологических средств и их решения с помощью поданных в отчетах идей, имеющую большую важность в историческом процессе совершенствования оружия и техники.

Литература об Ил-2 представлена в основном общими трудами по истории Великой Отечественной войны, в которых содержатся небольшие разделы по исследуемому вопросу [1]; монографиями и диссертационными исследованиями [5; 6; 9; 10], а также научными статьями [4; 11].

В фундаментальном многотомном труде «Великая Отечественная война» показан успех боевых вылетов Ил-2 – самолета, «который не имел аналога в мире» [1, с. 455].

За последние 20 лет благодаря усилиям российских исследователей – А. В. Карасева, Ш. Н. Кучукова, В. И. Перова, О. В. Растренина и др. – проделана огромная работа по изучению деятельности советской авиации накануне и в годы Великой Отечественной войны [5; 6; 9; 10].

Изданные за последние четверть века работы, безусловно, не лишены исторической правды, многие исторические факты и события показаны верно. Исследуя частные вопросы истории советской и немецкой авиации и борьбы в воздухе в годы Великой Отечественной войны, авторы привлекли много новых источников, среди которых ранее не изучавшиеся документы советских ВВС из фондов Центрального архива Министерства обороны России и Центрального военно-морского архива и документы люфтваффе.

Диссертационные работы А. В. Карасева и Ш. Н. Кучукова внесли большой вклад в исследуемую тему. Историк А. В. Карасев считает, что постройка специализированного самолета для поддержки пехоты в начальный период войны «внесла большой вклад в общее дело разгрома врага» [5, с. 14]. Ш. Н. Кучуков приходит к выводу, что одно из направлений создания штурмовой авиации в СССР «базировалось на достижениях авиационной науки и освоении новых технологий в области металлургии и сварки металлов, производства на этой основе цельнометаллических планеров. Именно это позволило получить накануне Великой Отечественной войны бронированный штурмовик Ил-2, аналогов которого в течение долгих лет Второй мировой войны не могла создать ни одна воюющая держава...» [6, с. 142-143].

В монографии В. И. Перова и О. В. Растренина «Штурмовая авиация Красной Армии» на основе архивных материалов детально рассмотрен процесс формирования тактики боевого применения основного самолета-штурмовика ВВС Красной Армии Ил-2 в первый период Великой Отечественной войны [9].

В труде О. В. Растренина «Штурмовик Ил-2. “Летающий танк”» продолжено рассмотрение процесса становления штурмовой авиации на примере Ил-2, описан процесс создания и эксплуатации самолета в годы войны [10].

Работа С. Роблина «Штурмовик Ил-2 – русский “летающий танк”...» посвящена боевому применению легендарного штурмовика в годы Великой Отечественной войны [11]. На основе подкрепленных статистикой фактов автор делает вывод о боевой эффективности самолета и его роли в победе.

В статье К. С. Калиновского «Ил-2. Самолет штурмовой авиации Красной Армии времен Великой Отечественной войны» дан краткий обзор истории создания самолета Ил-2 и его модификаций без описания мотивов этого создания, приведены примеры боевых действий с его участием, сделан сравнительный анализ данного самолета-штурмовика с немецкими аналогами [4].

Таким образом, в историографии изучены отдельные периоды развития штурмовой авиации СССР: 20-30-е гг. XX века; кризис 1938 г.; предвоенный период 1939-1941 гг., период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг.

**Научная новизна** данной работы состоит в выделении основных направлений эволюции штурмовой авиации в СССР в 1922-1945 гг. на примере Ил-2, с привлечением новых архивных источников. Поэтому **цель** данной работы – выявление причин и особенностей этапов разработки проекта самолета Ил-2 и оценка его боевого применения в ходе Великой Отечественной войны.

История разработки штурмовой авиации в целом началась еще в годы Первой мировой войны. Сложившийся в боевых действиях позиционный кризис, заключавшийся в гарантированном полном уничтожении первой линии наступающих войск, требовал создания нового вида техники для его разрешения. Оптимальным вариантом для решения поставленной задачи являлся новый вид самолетов – штурмовая авиация. Ее задача заключалась в огневом подавлении пехоты противника в окопах, а также в уничтожении минометов, огневых точек, артиллерии с малых высот (20-25 метров) посредством пикирования на конкретные объекты или же с больших высот (500-600 метров) по протяженным целям.

В процессе опытно-конструкторских исследований были выявлены основные инженерные задачи для создания оптимального самолета-штурмовика: хорошая защищенность, максимальная скорость и маневренность у земли на всех рабочих скоростях, большой скоростной диапазон, хороший обзор, наличие разнообразия вооружения для уничтожения любой цели, – которые впоследствии легли в основу создания первого специализированного самолета данного типа – Юнкерса J 1, – созданного в Германии Гуго Юнкерсом в 1915 г.

Процесс становления собственного авиационного производства для молодого Советского государства был тяжелым. Помимо общих для советской экономики периода 20-30-х гг. вопросов, существовал ряд внутриотраслевых проблем, таких как плохое снабжение предприятий материалами и сырьем, которые были причинами образовавшегося в производстве застоя. Первые шаги для выхода из создавшегося положения были приняты на XIV съезде ВКП(б), где Центральному Комитету партии было поручено в том числе и укрепление советского воздушного флота.

К середине 20-х гг. советские инженерно-конструкторские коллективы под руководством А. Н. Туполева, Н. Н. Поликарпова, Д. П. Григоровича и К. А. Калининна начали реализацию плана по модернизации советской авиации, создав ряд удачных самолетов, «среди которых особого внимания заслуживают учебный самолет У-2, разведчик Р-5, бомбардировщик ТБ-1» [13, с. 13]. В середине 30-х гг. с помощью коллективов А. Н. Туполева, Н. Н. Поликарпова и С. В. Ильюшина советский авиапарк заменил устаревшие И-2, Р-1 и У-1 на маневренные И-15, скоростные И-16, линейку бомбардировщиков ДБ-3 и четырехмоторные ТБ-3. Благодаря талантливым инженерам советской авиации удалось выйти «на передовые рубежи мирового технического прогресса» [12].

В сфере штурмовой авиации в довоенном СССР к 1938 г. сложилась кризисная ситуация. Из анализа боевых действий во время войны в Испании, где авиация не смогла эффективно выполнять задачу непосредственной

огневой поддержки наземных войск, и неудачного опыта создания собственного специализированного самолета-штурмовика вытекала необходимость появления самолета, «действующего на низкой высоте и имеющего мощное наступательное и оборонительное вооружение и с мотором, развивающим максимальную мощность у земли» [10]. На запрос НИИ ВВС откликнулся начальник 1-го Главного Управления НКОП Сергей Владимирович Ильюшин, в будущем ставший выдающимся авиаконструктором и академиком АН СССР. Он предлагал постройку «бронированного штурмовика, “или, иначе говоря – летающего танка”, предназначенного для действий по войскам противника непосредственно на поле боя» [Там же]. Эта инициатива была принята с условием создания нескольких опытных образцов с целью выявления ТТХ (тактико-технических характеристик) самолета, и главный конструктор приступил к работе.

Проводя параллель с анализом опытного самолетостроения других держав, в частности нацистской Германии, стоит отметить, что «советские ВВС были в основном ориентированы на оказание поддержки сухопутным войскам, ведшим бой на земле, как и немецкие люфтваффе. Последние совершили революцию в механизированной войне, применяя пикирующие бомбардировщики Юнкерс Ju 87 “Штука”, которые оказывали довольно точную авиационную поддержку высокоскоростным механизированным колоннам. Но после начального потрясения, вызванного атаками “Штуки” в начале войны, выяснилось, что этот медленный и слабо вооруженный пикирующий бомбардировщик чрезвычайно уязвим для истребителей и зенитных средств противника. Советский авиационный инженер Сергей Ильюшин предложил самолет, похожий на “Штуку”, но с одной особенностью: он намеревался установить броню на своем штурмовике» [11].

Принимая во внимание сложность инженерной задачи, не удивительно, что работы по проектированию БШ-2 (впоследствии Ил-2) продолжались весь 1938 г. Результатом стала конструкция, не имевшая аналогов в мире на протяжении всего военного периода. Она отличалась от других тем, что бронекорпус был включен в силовую схему самолета. Появление новой гомогенной брони и технологии ее изготовления позволило реализовать монококовую конструкцию с двояковыпуклой броней, которая базировалась на основе старого британского проекта Sopwith TF.2 “Salamander”. Также следует отметить, что при всех новшествах схема самолета была предельно проста в эксплуатации. Таким образом, даже с учетом многочисленных подтверждений штурмовика в ходе боевых операций и трудностей в его производстве, сопряженных с тяжелыми условиями труда и нехваткой качественного материала, он мог эффективно выполнять поставленные перед ним задачи.

Несмотря на явные преимущества выбранной С. В. Ильюшиным конструкции, технологии того периода не позволяли полностью решить поставленную перед ОКБ задачу. Проблемами в ее реализации, с которыми столкнулся в дальнейшем конкурент С. В. Ильюшина П. О. Сухой, являлись несоизмеримое увеличение массы самолета при утолщении брони и опасное смещение центра масс штурмовика при добавочном бронировании жизненно важных его агрегатов. Приведенные выше технические трудности в совокупности с выявленными на государственных испытаниях несоответствиями летных данных с ТТХ и жесткой конкуренцией ОКБ за производственные площадки вынудили С. В. Ильюшина переделать свой самолет в одноместный путем ликвидации кабины воздушного стрелка. Несмотря на то, что таким образом была серьезно нарушена поставленная задача за счет несоответствия предоставленной конструкции определению бомбардировщика-штурмовика, в котором наличие стрелка было обязательным, она была принята И. В. Сталиным на основе предоставленных ему бумаг об успешных испытаниях одноместного БШ-2.

Существует мнение о том, что НИИ ВВС (научно-исследовательский институт военно-воздушных сил) был причастен к принятию на вооружение одноместного Ил-2, несмотря на выявленные в ходе испытаний недочеты конструкции. Данные материалы основываются на заметке в газете «Красная звезда» от 19 апреля 1968 г., в которой было упомянуто о том, что «в феврале 1940 года ИЛ-2 был готов. Можно было запускать его в серийное производство» [3], но военные были против введения самолета в эксплуатацию ввиду слабого бронирования в «6-12 мм» [Там же]. Ошибка в данном утверждении заключается в том, что на тот момент не существовали или только разрабатывались технические средства, которые могли бы решить оставшиеся трудные инженерные задачи. Первый опыт боевого применения штурмовика показал, что требования, выдвинутые ОКБ С. В. Ильюшина, были справедливыми: отсутствие стрелка приводило к выводу противником из строя боевой машины без нанесения вреда летчику за счет уникального строения Ил-2. Таким образом, перед инженерами оставалась задача воплощения в жизнь первоначального замысла главного конструктора на основе существующего самолета, с чем они уже в ходе изготовления уникального штурмовика успешно справились.

Несмотря на то, что замысел двухместного «летающего танка» был успешно реализован ОКБ, война превратила процесс изготовления Ил-2 в памятник подвигу народа в условиях переезда в город Куйбышев двух крупнейших заводов – № 1 и № 18. Их техническое задание было передано более мелким заводам. Нехватка материалов и суровые условия на производственных площадках, зачастую располагавшихся прямо под открытым небом, не останавливали тружеников тыла, ведь «самолеты ИЛ-2 нужны нашей Красной Армии теперь как воздух, как хлеб» [10]. Несмотря на это, самолетов все равно не хватало, и поэтому ввиду простоты и отлаженности процесса постройки одноместного варианта штурмовика производился именно он. Тем не менее фронтальные модификации, новые тактики ведения боя и героизм летчиков в совокупности с уникальной конструкцией сделали Ил-2 грозной силой в небе.

Главный конструктор создавал самолет по заказу Наркомата обороны и вносил изменения по требованию заказчика. Эти модификации обуславливались не только задачами штурмовой авиации, но и недостатками модели, выявленными в ходе войны. Так, штурмовик Ил-2 проигрывал разработке ОКБ П. О. Сухого Су-6

по летным характеристикам, тем не менее именно Ил-2 стал живой легендой военной штурмовой авиации. Об этом пишут в своих работах К. С. Калиновский, А. В. Карасев, Ш. Н. Кучуков, О. В. Растренин [4; 5; 6; 10].

«Появление бронированного штурмовика Ил-2 на фронте стало полной неожиданностью для противника, который в результате серьезных потерь и деморализующего воздействия вскоре прозвал его “черной смертью”. А советские воины окрестили его “летающим танком”» [1, с. 630].

В целом историки считают большую роль рассматриваемого штурмовика в победе над немецко-фашистскими захватчиками неоспоримой. А. В. Карасев пишет, что «ставка командования [на штурмовую авиацию] вполне оправдалась» [5, с. 16]. Если рассматривать цифры, то доля в 8% от всех вылетов в оборонительный период и до 15% в наступательный приходилась на Ил-2, что подтверждает важность участия этого самолета в выполнении самых разных боевых задач. Ш. Н. Кучуков считает, что Ил-2 был «самым совершенным для своего времени бронированным самолетом-штурмовиком... не имевшим аналогов в мире», подобного которому «в течение долгих лет Второй мировой войны не могла создать ни одна воюющая держава». В Великой Отечественной войне он «играл выдающуюся роль... являясь незаменимым средством авиационной поддержки сухопутных войск в наступательных и оборонительных операциях» [6, с. 142-148].

К. С. Калиновский отмечает: «Под Сталинградом только за один день – 9 января 1943 г. – во время одного вылета семи Ил-2 из 622 штурмового авиационного полка при неожиданной атаке аэродрома в Сальске было уничтожено и повреждено 72 самолета противника и еще три сбито в воздухе, потеряв четыре своих самолета, в том числе истребитель прикрытия Як» [4, с. 26]. При выполнении своей непосредственной задачи поддержки пехоты в сражениях на Курской дуге штурмовики также показали свою уникальность: «летчикам 16-ой воздушной армии удалось остановить атаку 200 немецких танков, уничтожив из них 70» [Там же]. Подобные примеры показывают разносторонность боевых задач Ил-2, которые он мог успешно и эффективно выполнять.

Отзывы военнопленных показывают деморализующее влияние советского штурмовика на немецких солдат. Один из немецких офицеров показал, что после артиллерийской подготовки «появившиеся в воздухе самолеты-штурмовики не дали нам прийти в себя, заставили бросить боевую технику и спасаться бегством. Штурмовики непрерывно висели над нами. Творился невероятный ужас...» [13, с. 402]. Высказывание пленного ефрейтора Фридриха Альфреда дает понимание об уроне, наносимом советской штурмовой авиацией врагу: «...мы подвергались непрерывным атакам штурмовиков, которые наносили нашим колоннам ужасные потери. Так как автомашины двигались по дорогам в 2-3 ряда, потери при налетах часто равнялись 50-60%. Считаю, что в нашей колонне до 50% всего состава было потеряно от налетов русских самолетов...» [Там же, с. 403]. Данное немецкими солдатами самолету Ил-2 прозвище «черная смерть» полностью себя оправдывает: его уникальные характеристики и храбрость советских летчиков внесли серьезный вклад в разгром врага.

**Подводя итог**, стоит отметить, что **основной причиной создания Ил-2** стала необходимость разработки принципиально новой модели штурмовика, действующего на низкой высоте и имеющего мощное наступательное и оборонительное вооружение для поддержки сухопутных сил в условиях нарастания военной опасности в Европе и на границах СССР в конце 30-х гг. прошлого века.

**Этапы создания Ил-2** в целом совпадали с этапами развития штурмовой авиации в СССР: 1 этап – 1922-1937 гг., который в целом характеризовался поиском наиболее удачных моделей штурмовиков, разработкой многочисленных опытных образцов; 2 этап – авиационный кризис 1938 г., вызванный последствиями применения боевых машин в Испании, сопровождался разработкой новой модели самолета; 3 этап – 1939-1941 гг., предвоенный период, который характеризовался появлением опытного образца штурмовика, не имеющего по своим техническим характеристикам аналога в мире, и первым опытом применения Ил-2; 4 этап – период Великой Отечественной войны 1941-1945 гг., когда «летающий танк» стал широко использоваться на поле боя.

Советское авиастроение пошло по пути, который сочетал предельно возможные показатели мощи огня, защиты и маневренности. По своим техническим параметрам Ил-2 после модификации в значительной степени соответствовал современным требованиям к вооружению подобного типа и сыграл важную роль на втором и третьем этапах Великой Отечественной войны. Благодаря его качественным характеристикам и уникальности конструкции боевые экипажи советских летчиков внесли серьезный вклад в разгром врага.

#### *Список источников*

1. **Великая Отечественная война 1941-1945 годов:** в 12-ти т. М.: Кучково поле, 2013. Т. 7. Экономика и оружие войны. 864 с.
2. **Доклад об оборудовании на самолете ИЛ-2 второй кабины для воздушного стрелка** [Электронный ресурс]. URL: [https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=450376979&backurl=q%5СИЛ-2::use\\_main\\_string%5Ctrue::group%5Cстр::types%5Cdokladi:raporti:doneseniya:svedeniya::page%5C2](https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=450376979&backurl=q%5СИЛ-2::use_main_string%5Ctrue::group%5Cстр::types%5Cdokladi:raporti:doneseniya:svedeniya::page%5C2) (дата обращения: 20.05.2019).
3. **Ильюшин С. В.** Самолеты – бойцы и труженики [Электронный ресурс]. URL: <https://www.booksite.ru/ilyushin/5.html> (дата обращения: 20.05.2019).
4. **Калиновский К. С.** Ил-2. Самолет штурмовой авиации Красной армии времен Великой Отечественной войны // Весенний школьный марафон: сборник исследовательских работ IV Международной научно-практической конференции школьников / ред. О. Н. Широков и др. Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс», 2017. С. 23-29.
5. **Карасев А. В.** Штурмовая авиация ВВС РККА в годы Великой Отечественной войны: историческое исследование: автореф. дисс. ... к.и.н. М., 2005. 24 с.
6. **Кучуков Ш. Н.** Зарождение штурмовой авиации в Военно-воздушных силах Красной Армии и оформление взглядов на ее боевое применение накануне Великой Отечественной войны, 1926-1941 гг.: дисс. ... к.и.н. Монино, 2000. 185 с.

7. **Описание опыта по освоению и выработке новых тактических методов воздушного боя с истребителями противника на самолете Ил-2 частями 243 шад** [Электронный ресурс]. URL: [https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=156302555&backurl=q%5СИЛ-2::use\\_main\\_string%5Cfalse::group%5Crep::types%5Cdokladi:raporti:%20doneseniya:svedeniya::page%5C10](https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=156302555&backurl=q%5СИЛ-2::use_main_string%5Cfalse::group%5Crep::types%5Cdokladi:raporti:%20doneseniya:svedeniya::page%5C10) (дата обращения: 20.05.2019).
8. **Опыт боевой борьбы 4 шад за месяц борьбы против германского фашизма на одноместном самолете ИЛ-2 штурмовик** [Электронный ресурс]. URL: [https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=452572870&backurl=q%5C4-й%20шад::use\\_main\\_string%5Ctrue::group%5Call::types%5Copersvodki:rasporjajeniya:otcheti:peregovori:jbd:direktivi:prikazi:posnato:vleniya:dokladi:raporti:doneseniya:svedeniya:plani:plani\\_operaciy:karti:shemi:spravki:drugie](https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=452572870&backurl=q%5C4-й%20шад::use_main_string%5Ctrue::group%5Call::types%5Copersvodki:rasporjajeniya:otcheti:peregovori:jbd:direktivi:prikazi:posnato:vleniya:dokladi:raporti:doneseniya:svedeniya:plani:plani_operaciy:karti:shemi:spravki:drugie) (дата обращения: 20.05.2019).
9. **Перов В. И., Растренин О. В.** Штурмовики Красной Армии [Электронный ресурс]. URL: [http://militera.lib.ru/perov\\_gastrenin/index.html](http://militera.lib.ru/perov_gastrenin/index.html) (дата обращения: 20.05.2019).
10. **Растренин О. В.** Штурмовик Ил-2. «Летающий танк» [Электронный ресурс]. URL: <https://ru.calameo.com/read/001352928869f88721ddb> (дата обращения: 20.05.2019).
11. **Роблин С.** Штурмовик Ил-2 – русский «летающий танк»: ни один самолет в мире не строили в таких больших количествах. И он помог сокрушить Гитлера [Электронный ресурс]. URL: <https://inosmi.ru/military/20170207/238676905.html> (дата обращения: 20.05.2019).
12. **Хазанов Д. Б.** 1941. Горькие уроки. Война в воздухе [Электронный ресурс]. URL: [http://militera.lib.ru/h/hazanov\\_db2/index.html](http://militera.lib.ru/h/hazanov_db2/index.html) (дата обращения: 28.05.2019).
13. **Я дрался на Ил-2** / сост. А. В. Дабкин. М.: Яуза; Эксмо, 2005. 416 с.

### HISTORY OF CREATING THE SOVIET GROUND-ATTACK AIRCRAFT IL-2 AND ITS EFFICIENCY DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

**Otrokova Ol'ga Yur'evna**, Ph. D. in History  
**Shchesnyak Sergei Sergeevich**

*Bauman Moscow State Technical University*  
*Otrokova@yandex.ru; sshchesnyak@gmail.com*

The article examines formation conditions and development stages of the USSR attack aviation in the period of 1922-1945 by the example of the history of creating the Soviet ground-attack aircraft IL-2. The analysis of technical aspects of aircraft modelling is combined with the analysis of archival data on aircraft combat efficiency, which allows tracing the “flying tank” history from the planning stage to its implementation. The authors conclude that modified IL-2 mostly satisfied modern requirements for this type of weapon and contributed greatly to the victory in the Great Patriotic War.

*Key words and phrases:* IL-2 heavy attack aircraft; BSh-2 (armoured ground-attack aircraft); attack aviation; “flying tank”; S. V. Ilyushin.

УДК 94(571.54)

Дата поступления рукописи: 23.10.2019

<https://doi.org/10.30853/manuscript.2019.12.12>

*В статье раскрываются причины и мотивы, по которым значительная часть сельской молодежи Бурят-Монгольской АССР в 1920-1930-е гг. решила перебраться из села в город. Показаны изменения ценностных ориентиров молодых сельчан, происходившие под влиянием коммунистической пропаганды, активно внедрявшейся в общественное сознание идею об отсталости крестьянства и приоритетной роли рабочего класса. Вместе с тем реальные возможности миграции были существенно ограничены. Поэтому в работе затрагивается еще одна острая проблема, не теряющая своей актуальности и по сей день, – социальная адаптация молодых сельчан в городе.*

*Ключевые слова и фразы:* сельская молодежь; крестьяне; «раскрестьянивание»; коллективизация; село – город; миграция в город; социальная мобильность; модернизация; рабочий класс; индустриализация.

**Соболева Анастасия Николаевна**, к.и.н.

**Хомяков Сергей Васильевич**, к.и.н.

*Институт монголоведения, буддологии и тибетологии Сибирского отделения Российской академии наук, г. Улан-Удэ*

*soboleva03\_88@mail.ru; khomyakov979@gmail.com*

### «ВОН ОТ ЗЕМЛИ»: ТРАНСФОРМАЦИЯ ЦЕННОСТНЫХ ОРИЕНТИРОВ У СЕЛЬСКОЙ МОЛОДЕЖИ БУРЯТ-МОНГОЛЬСКОЙ АССР В УСЛОВИЯХ МОДЕРНИЗАЦИИ (1920-1930-Е ГГ.)

*Статья подготовлена в рамках государственного задания Минобрнауки России (проект XII.191.1.1 «Трансграничье России, Монголии и Китая: история, культура, современное общество», № АААА-А17-117021310269-9).*

С приходом к власти в 1917 г. большевики поместили в повестку дня приоритеты рабочего класса и городского образа жизни, которые сказались, главным образом, на жизненных планах молодого поколения.