

Учаев Антон Николаевич

## **СПЕЦИФИКА АВИАЦИОННОГО ПРОИЗВОДСТВА В КАНАДЕ ВО ВРЕМЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

В данной статье рассматривается малоизученный в отечественной историографии аспект участия Канады во Второй мировой войне - проблема организации авиационного производства в доминионе во время мирового конфликта. Автор, анализируя различные показатели канадского авиапрома, выявляет основные тенденции развития этой отрасли в контексте взаимодействия Канады с США и Великобританией, а также группу внутривнутриполитических и экономических факторов, повлиявших на формирование авиационной промышленности доминиона.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2016/6-2/46.html](http://www.gramota.net/materials/3/2016/6-2/46.html)

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2016. № 6(68): в 2-х ч. Ч. 2. С. 182-185. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2016/6-2/](http://www.gramota.net/materials/3/2016/6-2/)

### **© 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)

### Заключение

Игра преодолевает фрагментизированную действительность, восстанавливает целостность бытия, являясь средоточием безграничных духовных сил и потенций, в череде бесконечных слияний и отталкиваний которых и учреждается «мир». По бессмертному замечанию Ф. Ницше: «Если мир позволительно помыслить как определенную величину силы и как определенное число центров силы, – а всякое другое представление остается неопределенным и, следовательно, непригодным, – то из этого следует, что в той великой игре в кости, с какой можно сравнить его существование, ему, миру, суждено проделать поддающееся исчислению количество комбинаций. В бесконечном времени любая из возможных комбинаций рано или поздно, но когда-нибудь была бы достигнута; больше того – она была бы достигнута бесконечное число раз» [5, с. 57].

Наслаждаясь игрой, страстно отдаваясь ей, сам игрок наполняет своё существование особым экзистенциальным и антропологическим смыслом, предлагающим ему полное почувствовать собственное бытие и ощутить себя живым.

### Список литературы

1. **Анри М.** Значение понятия бессознательного для познания человека // Бессознательное: сборник статей. Новочеркасск: Агентство САГУНА, 1994. Т. 1. 223 с.
2. **Браун С., Воган К.** Игра. Как она влияет на наше воображение, мозг и здоровье / пер. с англ. Т. Мамедовой. М.: Манн, Иванов и Фербер, 2015. 192 с.
3. **Гадамер Х.-Г.** Истина и метод. Основы философской герменевтики / пер. с нем. Б. Н. Бессонова. М.: Прогресс, 1988. 704 с.
4. **Кант И.** Критика способности суждения / пер. с нем. М.: Искусство, 1994. 367 с.
5. **Ницше Ф.** Воля к власти. Опыт переоценки всех ценностей / пер. с нем. Ф. Зелинского, С. Франка, Г. Рачинского и др. СПб.: Издательская группа «Лениздат»; Команда А, 2014. 480 с.
6. **Хайдеггер М.** Бытие и время [Электронный ресурс]. URL: [http://www.gumer.info/bogoslov\\_Buks/Philos/Haid\\_BtVr/06.php](http://www.gumer.info/bogoslov_Buks/Philos/Haid_BtVr/06.php) (дата обращения: 06.05.2016).

### GAME AS A PHILOSOPHICAL AND ANTHROPOLOGICAL PHENOMENON: THE BASIC FEATURES, CHARACTERISTICS AND PECULIARITIES

**Tebyakina Elena Evgen'evna**  
Saint Petersburg State University  
[elenasofos@gmail.com](mailto:elenasofos@gmail.com)

The article examines the issue of the specificity of the game phenomenon. Because of ambivalence the game acts not only as ontologically rooted in the structures of human existence, but also as a thing that returns a person to the source of his/her being. Besides, the dual character of the game is manifested also in the fact that, on the one hand, it is rigidly subordinated to the rules and doesn't exist without them, and on the other hand, it has a creative potential of changing the rules and codes of socially approved behavior.

*Key words and phrases:* phenomenon of game; anthropology; rules; culture; pleasure.

УДК 94(71).06; 94"1939/45"; 358.4

### Исторические науки и археология

*В данной статье рассматривается малоизученный в отечественной историографии аспект участия Канады во Второй мировой войне – проблема организации авиационного производства в доминионе во время мирового конфликта. Автор, анализируя различные показатели канадского авиапрома, выявляет основные тенденции развития этой отрасли в контексте взаимодействия Канады с США и Великобританией, а также группу внутривнутриполитических и экономических факторов, повлиявших на формирование авиационной промышленности доминиона.*

*Ключевые слова и фразы:* Вторая мировая война; Канада; Великобритания; США; Королевские Канадские ВВС; авиационная промышленность.

**Учаев Антон Николаевич**, к.и.н., доцент  
Саратовский социально-экономический институт (филиал)  
Российского экономического университета имени Г. В. Плеханова  
[uchaevan@gmail.com](mailto:uchaevan@gmail.com)

### СПЕЦИФИКА АВИАЦИОННОГО ПРОИЗВОДСТВА В КАНАДЕ ВО ВРЕМЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Несмотря на то, что с момента окончания Второй мировой войны прошло чуть больше семидесяти лет, говорить о создании полной и объективной картины этого конфликта не приходится. Слишком глубоким

был этот цивилизационный кризис, а его последствия мир ощущает на себе до сих пор. Именно связь тех событий с современной политикой и экономикой приводят к спекуляциям на теме войны, а также к возникновению различных мифов и стереотипов.

Дополнительными проблемами являются акцентирование внимания исследователей и общества на «ключевых игроках» конфликта, что вполне закономерно, и, соответственно, менее интенсивный анализ участия «средних держав» в мировой войне. Таким образом, мы упускаем возможность получить дополнительную информацию о ходе конфликта и специфике политического и экономического взаимодействия между странами в годы войны и, в конечном итоге, создать максимально полное и детализированное описание феномена под названием Вторая мировая война.

В отечественной историографии проблема участия Канады в мировом конфликте рассматривалась исключительно в политическом и экономическом ракурсе. В советское время такие авторы как Л. В. Поздеева [6], А. Г. Милейковский [5], Б. А. Мартыненко [4] и А. Д. Бородаевский [1; 2] в своих исследованиях анализировали ключевые тенденции развития канадской экономики, рассматривая авиационную промышленность доминиона в самых общих чертах, ограничиваясь, обычно, количеством произведенных за годы войны самолетов, а также указанием того факта, что двигатели к ним в Канаде не производились, а ввозились из США. Специфика и эффективность данной отрасли не рассматривалась. В современных российских исследованиях, посвященных Канаде в годы Второй мировой войны, проблема авиационного производства также рассматривалась в общем контексте милитаризации экономики доминиона [8-10]. Таким образом, в данном исследовании будет предпринята первая в отечественной историографии попытка проанализировать ситуацию с авиационной промышленностью Канады в годы мирового конфликта.

Основные тенденции в канадской авиационной промышленности можно вывести из двух таблиц, составленных нами на базе различных статистических и справочных материалов (см. Таблицу 1 и 2). В первой из них показаны объемы производства различных моделей самолетов в доминионе в сравнении с их общим объемом производства, а во второй – на каких именно заводах Канады эти самолеты производились.

**Таблица 1.**

**Выпуск самолетов в Канаде в 1939-1945 гг.**

	Модель самолета	Страна-разработчик	Класс самолета	Произведено вообще	Произведено в Канаде
1.	Avro 652 Anson	Великобритания	П, У	11020	2882 [20, p. 267]
2.	Avro 683 Lancaster	Великобритания	ТБ	7377	430 [16, p. 347]
3.	Avro 685 York	Великобритания	ТС	259	1 [16, p. 363]
4.	Avro 691 Lancastrian	Великобритания	ТС	91	6 [16, p. 390]
5.	Avro 694 Lincoln	Великобритания	СБ	624	1 [16, p. 398]
6.	Blackburn Shark	Великобритания	Т	269	17 [17, p. 384-385]
7.	Bristol Bolingbroke	Великобритания	Б	---	676 [11, p. 278-279]
8.	Consolidated Catalyna / Canso	США	ГС	3299 [3, с. 49]	731 [21, p. 62]
9.	Curtiss SB2C Helldiver	США	ПБ	7808 [12, p. 417-418]	1135 [12, p. 418]
10.	De Havilland D.H. 82 Tiger Moth	Великобритания	ЛМ	8860	1553 [18, p. 316]
11.	De Havilland D.H. 98 Mosquito	Великобритания	ИБ	7659	1034 [18, p. 421]
12.	Fairchild PT-19/23/26 Cornell	США, Канада	У	6397	1820 [24]
13.	Fleet 16 Finch	Канада	У	431	431 [15, p. 78]
14.	Fleet 50 Freighter	Канада	ЛТС	5	5 [13]
15.	Fleet 60k Fort	Канада	У	101	101 [15, p. 161]
16.	Handley Page Hampden	Великобритания	ИБ	1450	180 [20, p. 305]
17.	Harlow PC-5	США	ЛТС	34	5 [19, p. 129]
18.	Harvard (North American AT-6 Texan)	США	У	15495	2610 [7]
19.	Hawker Hurricane	Великобритания	И	14583	1451 [14, p. 10]
20.	Noorduyn UC-64 Norseman	Канада	ЛТС	802	802 [22, p. 99]
21.	Northrop Delta	США	ЛТС	32	19 [23]
22.	Supermarine Stranraer	Великобритания	ГС	63	40 [3, с. 14]
23.	Westland Lysander	Великобритания	СП	1449	225 [7]
	ИТОГО				16135

И – истребитель; Б – бомбардировщик; ИБ – истребитель-бомбардировщик; ПБ – пикирующий бомбардировщик; У – учебный; ГС – гидросамолет; ТС – транспортный; ЛМ – легкий многоцелевой; П – патрульный; ЛТС – легкий транспортный; Т – торпедоносец; СБ – стратегический бомбардировщик; ТБ – тяжелый бомбардировщик.

Таблица 2.

## Канадские авиационные фирмы-производители

	Фирма	Расположение завода	Выпускаемая продукция
1.	Boeing of Canada	Монреаль, Квебек	362 – Consolidated Catalina/Canso [21, p. 62]
2.	Boeing of Canada	Ванкувер, Британская Колумбия	17 – Blackburn Shark [17, p. 384-385]
3.	Canadian Car & Foundry	Форт Вильям, Онтарио	1451 – Hawker Hurricane [14, p. 10]
4.	Canadian Car & Foundry	Амхерст, Новая Шотландия	835 – Curtiss Helldiver [12, p. 418] 575 – Avro 652 Anson [20, p. 267]
5.	Canadian Vickers LTD (Canadair)	Картервиль (Монреаль), Квебек	369 – Consolidated Catalina/Canso [21, p. 62] 19 – Northrop Delta [23] 40 – Supermarine Stranraer [3, c. 14]
6.	Cub Aircraft	Гамильтон, Онтарио	5 – Harlow PC-5 [19, p. 129]
7.	De Havilland Aircraft of Canada	Даунсвью (Торонто), Онтарио	325 – Avro 652 Anson [20, p. 267] 1034 – De Havilland D.H. 98 Mosquito [18, p. 421] 1553 – De Havilland D.H. 82 Tiger Moth [18, p. 316]
8.	Fairchild Canada	Монреаль, Квебек	1727 – Fairchild PT-26 Cornell [24] 300 – Curtiss Helldiver [12, p. 418] 676 – Bristol Bolingbroke [11, p. 278-279]
9.	Fleet Aircraft	Форт Эйри, Онтарио	93 – Harvard (PT-23) [7] 431 – Fleet 16 Finch [15, p. 78] 101 – Fleet 60k Fort [15, p. 161] 5 – Fleet 50 Freighter [13]
10.	MacDonald Brothers	Виннипег, Саскачеван	1032 – Avro 652 Anson [20, p. 267]
11.	National Steel Car Corporation	Мальтон, Онтарио	225 – Westland Lysander [7] 274 – Avro 652 Anson [20, p. 267]
12.	Noorduyn Aviation, Ltd.	Монреаль, Квебек	2610 – Harvard [7] 802 – Noorduyn UC-64 Norseman [22, p. 99]
13.	Ottawa Car and Aircraft Co., Ltd.	Оттава, Онтарио	60 – Avro 652 Anson [20, p. 267]
14.	Victory Aircraft	Мальтон, Онтарио	430 – Avro 683 Lancaster [16, p. 347] 200 – Avro 652 Anson [20, p. 267] 6 – Avro 691 Lancastrian [16, p. 390] 1 – Avro 685 York [16, p. 363] 1 – Avro 694 Lincoln [16, p. 398] 180 – Handley Page Hampden [20, p. 305]

Исходя из вышеперечисленного, можно выделить следующие черты, характерные для канадского авиационного производства времен Второй мировой войны.

Во-первых, это небольшое число собственных разработок. Канадские заводы выпускали самолеты, созданные либо в метрополии, либо в США. Исключение составляли лишь самолеты фирм «Флит» и «Нордуин», а также участие Канады в разработке самолета «Фэйрчайлд Корнуэлл»

Во-вторых, превалирование учебно-тренировочных самолетов, что объяснялось развертыванием системы подготовки летного персонала для стран Британского Содружества в Канаде, а также высокая потребность в таком типе самолетов у быстро растущих ВВС США. Кроме того, данный тип машин не требовал больших затрат при производстве и был более прост технологически, что было важно при недостатке ресурсов и квалифицированного персонала.

В-третьих, выпуск, в основном, устаревших моделей или машин, игравших «вторые роли» на ТВД. Это объяснялось как тем, что авиапромышленность доминиона развивалась и не могла освоить новейшие модели в силу их технологической сложности и отсутствия должного количества обученного рабочего персонала, так и по чисто коммерческим причинам – новинки авиастроения стоили дороже, и эти заказы не собирались пропускать мимо себя британские и американские «монстры» авиабизнеса. Исключением можно считать лишь выпуск «Авро Ланкастер» и «Де Хэвилленд Москито», но это около 1500 самолетов из общей массы произведенных в Канаде машин.

В-четвертых, канадские заводы достаточно часто выпускали либо какой-то один узел для конкретного самолета, либо производили окончательную сборку машины из запчастей или же узлов, изготовленных в Великобритании или США.

Причинами возникновения и развития этих тенденций можно назвать следующие. В первую очередь, в Канаде не было собственного авиационного моторостроения [25, p. 487]. Учитывая данный факт, можно даже спорить о наличии канадского авиапрома в «классическом» понимании, поскольку формально на канадских авиазаводах происходила сборка конечного продукта, но не было производства полного цикла. Во-вторых, доминион находился под серьезным влиянием Великобритании, о чем говорит превалирование британских разработок в «модельном ряду» (13 из 23) производимых в Канаде самолетов, а также тот факт,

что до 53% боевых самолетов, произведенных в североамериканском доминионе, были получены Великобританией [Ibidem, p. 488]. В-третьих, необходимо учитывать рыночный характер экономики западных союзников СССР, в том числе и Канады. Это приводило к тому, что США, Великобритания и ее доминионы распределяли ресурсы и производство в соответствии с логикой капиталистического производства. Именно с этих позиций развивать в Канаде авиационное моторостроение и организовывать массовое производство сложных боевых самолетов было не рационально: в североамериканском доминионе на начало мирового конфликта не было соответствующей материальной базы и необходимых людских ресурсов. Кроме того, сказывались внутривластные и внешнеполитические факторы: правительство Кинга было озабочено, в первую очередь, набором голосов на выборах, прекрасно понимая, что аргументировать развертывание в стране крайне дорогой и сложной отрасли будет тяжело – Канада не вела войну за существование своего государства, а, по сути, добивалась повышения собственного внешнеполитического статуса.

#### Список литературы

1. **Бородаевский А. Д.** Канада и межимпериалистическая борьба за источники сырья. М.: Междунар. отношения, 1968. 239 с.
2. **Бородаевский А. Д.** США и Канада: региональный хозяйственный комплекс. М.: Мысль, 1983. 223 с.
3. **Котельников В. Р.** Самолеты Второй мировой войны. Гидросамолеты 1939-1945 // Моделист-конструктор. Серия «Авиакolleкция». 2003. № 2. Специальный выпуск. С. 3-96.
4. **Мартыненко Б. А.** Канада во Второй мировой войне. Формирование «североатлантического треугольника» 1939-1941. Киев: Наукова думка, 1986. 136 с.
5. **Милейковский А. Г.** Канада и англо-американские противоречия. М.: Госполитиздат, 1958. 503 с.
6. **Поздеева Л. В.** Канада в годы Второй мировой войны. М.: Наука, 1986. 336 с.
7. **Полная энциклопедия мировой авиации: самолеты и вертолеты XX столетия** [Электронный ресурс] / пер. с англ. под общ. ред. А. Г. Прохорова; под ред. Д. Дональда. Самара: Корпорация «Федоров», 1997. 928 с. URL: <http://avia.cofe.ru/> (дата обращения: 17.04.2016).
8. **Учаев А. Н.** Роль Второй мировой войны в процессе экономической интеграции Канады в Североамериканское сообщество // Переосмысление Канады: кросс-культурные размышления о канадском обществе: сб. ст. Волгоград: Изд-во ВолГУ, 2005. Вып. 3. С. 165-182.
9. **Учаев А. Н.** Специфика экономического развития Канады в годы Второй мировой войны // Канадский ежегодник. М., 2011. Вып. 15. С. 93-114.
10. **Учаев А. Н.** Экономика и Вооруженные Силы Канады в годы Второй мировой войны: дисс. ... к.и.н. Саратов, 2003. 214 с.
11. **Barnes C. H.** Bristol Aircraft since 1910. 3<sup>rd</sup> ed. Brassey's Putnam Aeronautical, 1988. 416 p.
12. **Bowers P. M.** Curtiss Aircraft. 1907-1947. L.: Putnam & Company, Ltd., 1979. 637 p.
13. **Fleet 50 Freighter** [Электронный ресурс]. URL: <http://www.airwar.ru/enc/cww2/fleet50.html> (дата обращения: 17.04.2016).
14. **Granatstein J. L.** Arming the Nation. Canada's Industrial War Effort 1939-1945 [Электронный ресурс]. URL: [http://www.ceocouncil.ca/wp-content/uploads/archives/Arming\\_the\\_Nation\\_A\\_Paper\\_Prepared\\_by\\_Dr\\_Granatstein\\_May\\_2005.pdf](http://www.ceocouncil.ca/wp-content/uploads/archives/Arming_the_Nation_A_Paper_Prepared_by_Dr_Granatstein_May_2005.pdf) (дата обращения: 17.04.2016).
15. **Holmes T.** Jane's Vintage Aircraft Recognition Guide. L.: Harper Collins, 2005. 496 p.
16. **Jackson A. J.** Avro Aircraft since 1908. Putnam & Company, Ltd., 1965. 470 p.
17. **Jackson A. J.** Blackburn Aircraft since 1909. Putnam, 1968. 555 p.
18. **Jackson A. J., Jackson R. T.** De Havilland Aircraft since 1909. Naval Institute Press, 1987. 544 p.
19. **Juptner J. P.** U.S. Civil Aircraft Series. McGraw Hill Professional, 1993. Vol. 8. 368 p.
20. **Manson F. K.** British Bomber since 1914. Naval Institute Press, 1994. 416 p.
21. **Mondey D.** The Concise Guide to American Aircraft of World War II. L.: Hamlyn Publishing Group, Ltd., 1982. 256 p.
22. **Munson K.** Bombers, Patrol and Transport Aircraft 1939-1945. L.: Blandford Press, 1969. 163 p.
23. **Northrop** [Электронный ресурс]. URL: [http://aerofiles.com/\\_north.html](http://aerofiles.com/_north.html) (дата обращения: 17.04.2016).
24. **PT-26 Cornell** [Электронный ресурс]. URL: <http://www.airwar.ru/enc/other2/pt26.html> (дата обращения: 17.04.2016).
25. **Stacey C. P.** Arms, Men and Governments: The War Policies of Canada 1939-1945. Ottawa: The Queen's Printer for Canada, 1970. XI+681 p.

#### SPECIFICS OF AVIATION INDUSTRY IN CANADA DURING THE SECOND WORLD WAR

**Uchaev Anton Nikolaevich**, Ph. D. in History, Associate Professor  
*Saratov Socio-Economic Institute (Branch)*  
*of Plekhanov Russian University of Economics*  
*uchaevan@gmail.com*

The article examines the poorly investigated in domestic historiography aspect of Canada's participation in the Second World War – the problem of organizing aviation industry in the dominion during the global conflict. Analyzing different indicators of Canadian aviation industry the author identifies the basic developmental tendencies of this sector in the context of Canada's interaction with the USA and Great Britain. The paper focuses on domestic-policy and economic factors, which influenced the formation of the dominion's aviation industry.

*Key words and phrases:* The Second World War; Canada; Great Britain; The USA; The Royal Canadian Air Force; aviation industry.