



В истории авиапромышленности СССР присутствует несколько заводов - призраков, которые, вроде бы и были, а вроде бы их и не существовало... С чем это связано? Возможно, продукция довольно незначительна, или очень высока степень секретности в определенном историческом периоде работы предприятия?

По моей версии, за подобной стеснительностью скрывается что-то нелicenseприятное, даже постыдное. О чем в первую очередь предпочитали помалкивать в СССР, когда речь заходила о 1938-1940 годах? — О советско-германском сотрудничестве!.. В том числе научно-техническом, связанном с военной промышленностью. Считается, что первую попытку «инвентаризации» своих интеллектуальных «ресурсов» — высококвалифицированных «зэков»-специалистов руководство НКВД санкционировало 19 июня 1945 года. В тот день было издано распоряжение НКВД № 132 «Об учете специалистов, работающих в лагерях НКВД для военнопленных и интернированных».

Но сотрудничество СССР с Германией началось задолго до этого.

«... Не следует, однако, думать, что после 1933 г всякие связи с Германией в области авиации прекратились. В 1936-37 гг в командировках в Германии побывали конструктор авиадвигателей А. А. Микулин, начальник Главного управления ГВФ И. Ф. Ткачев, некоторые специалисты-аэродинамики ЦАГИ и ВВИА...

Несколько образцов немецких военных самолетов доставили для изучения из Испании. Некоторые... удалось восстановить и испытать в полете и даже провести сравнительные учебные бои с советскими самолетами...

Конечно, все эти эпизодические испытания, командировки и проекты кооперации

Автор: Администратор
25.06.2019 11:49

составляли ничтожно малую долю по сравнению с масштабами сотрудничества с США и Францией основными поставщиками в СССР западного оборудования и авиационных технологий.

Все изменилось в один день 23 августа 1939 г, когда Гитлер и Сталин заключили договор-пакт о ненападении между Германией и СССР... Дополнением к военному союзу явился договор о возобновлении экономического сотрудничества...



...СССР должен был поставлять в Германию кормовые злаки, хлопок, нефть, фосфаты, хромовую и железную руду. Германия в обмен на это обещала знакомить советских технических специалистов со своей промышленностью и, в соответствии с их заказами, доставлять в нашу страну станки и промышленные товары, в том числе и образцы военной техники...

Официальное заключение хозяйственного соглашения с фашистским руководством было формальностью. Новая фаза военно-экономического сотрудничества между СССР и Германией началось сразу же после подписания пакта о ненападении и последовавшего затем захвата Польши. Уже в октябре 1939 г Комиссариат обороны составил предварительный список образцов немецкой военной техники, которые предполагалось купить для изучения. В авиационном разделе списка фигурировали истребители Bf 109 и He 112, бомбардировщики Do 215 и He 118, учебно-тренировочные самолеты различных типов, вертолеты фирмы «Фокке-Вульф», двигатели Jumo 211, DB 601, авиадизели фирмы «Юнкерс», разнообразное приборное оборудование и вооружение, причем планировалось приобрести по несколько экземпляров каждого образца. Общая сумма, выделенная для покупки военной техники в Германии, составляло астрономическую величину 1 млрд. немецких марок (РГВА, ф.33987, оп. 3, д.1243, л.61–65; Захаров, с. 280).

Тогда же, в октябре 1939 г, для изучения технических и военных достижений немецкой авиапромышленности и отбора образцов для покупки в Германию выехала многочисленная комиссия во главе с членом ЦК ВКП (б) И. Ф. Тевосяном. В ее состав входили руководители различных отраслей промышленности, конструкторы, сотрудники научно-исследовательских институтов, военные специалисты.

Большую озабоченность у советских руководителей вызвали сведения о темпах

выпуска самолетов в Германии. По оценке помощника начальника НИИ ВВС И. Ф. Петрова, немецкие заводы вместе с предприятиями оккупированных Германией Чехословакии и Польши могли при необходимости выпускать 70–80 самолетов в день (Петров И. Ф. *Авиация и вся жизнь*. М., 1992, с. 50). Между тем советские авиационные заводы производили 26 боевых самолетов в день.

По рекомендациям побывавшей в Германии делегации в начале 1940 г. через Наркомат внешней торговли был оформлен заказ на немецкие самолеты и оборудование для детального изучения их в нашей стране. Он включал в себя более 100 наименований... Срок поставки большинства изделий составлял 12 месяцев, в некоторых случаях (например, самолет Me 209) 15 месяцев (РГАЭ, ф.8044, оп. 1, д.436, л.21-30)...

Прибывшие в Москву немецкие самолеты и другую авиационную технику направили для изучения в НИИ ВВС, только что созданный Летно-исследовательский институт (ЛИИ), ЦАГИ, ЦИАМ и другие организации. Кроме того, по просьбе НКАП некоторые самолеты совершили перелеты на заводские аэродромы авиационных предприятий в Горьком, Воронеже, Казани, Харькове. Всего в 1940 г. с немецкими самолетами получили возможность познакомиться около 3500 конструкторов и инженеров (РГВА, ф.4, оп. 14, д.2634, л.10)...

Изучение немецкой авиатехники показало также, что самолеты люфтваффе заметно превосходят наши по эксплуатационным качествам... Преимущества немецких самолетов проявлялись не только в удобстве их летной эксплуатации, но и в наземном техническом обслуживании.

В соответствии с рекомендациями Яковлева и других членов делегации, побывавшей в 1939 г. в Германии, для ознакомления конструкторов с последними достижениями зарубежной авиации при ЦАГИ было создано специальное подразделение Бюро новой техники, началось издание справочника "Руководство для конструкторов". Были приняты меры по усилению научной и экспериментальной базы в конструкторских бюро.

В 1940-41 гг. вопросы развития авиапромышленности рассматривались на каждом заседании Политбюро. 26 января 1940 г., всего через месяц после возвращения первой советской авиационной делегации из Германии, вышло постановление СНК СССР и ЦК ВКП (б) о необходимости резкой интенсификации использования материальных и трудовых ресурсов для развития авиации (РЦХИДНИ, ф.17, оп. 3, д.1019). Авиапромышленность объявлялась приоритетной отраслью. В распоряжение НКАП были переданы десятки предприятий, не имевших до этого никакого отношения к авиации. Одновременно развернулось строительство новых самолето- и моторостроительных заводов... (Самолетостроение в СССР. Кн.2. с. 203)...

Для приобретения станков, экспериментального оборудования и самолетов в

Германию зачастили советские авиационные инженеры и производственники...

Основными целями визита было знакомство с изменениями, происшедшими в германской авиапромышленности с конца 1939 г, осмотр последних образцов самолетов и двигателей, приемка заказанных ранее самолетов и размещение новых заказов...

Знакомство с немецкими заводами и авиатехникой позволили сделать выводы, что Германия продолжала наращивать выпуск самолетов и их боевую эффективность. Авиационные заводы были переведены с тактного на конвейерное производство, введена двухсменная работа предприятий.

Соглашение о хозяйственном сотрудничестве предусматривало обмен научно-техническим опытом. Поэтому нашу страну также посещали группы немецких специалистов (РГВА, ф.4, оп. 19, д.69; РГАЭ, ф.8044, оп. 1, д.666, л.72-79)... Самая большая из немецких авиационных делегаций (10 человек) побывала в СССР весной 1941 г. Кое-кто из прибывших уже бывал и даже работал раньше в нашей стране. Это бывший технический директор завода «Юнкерса» в Филях Евгений Шаде, его заместитель, а ныне инженер-генерал германских ВВС Гюнтер Черзих (глава делегации), бывший курсант липецкой летной школы, директор завода фирмы «Маузер» Отто Лоснитцер, полковник люфтваффе Дитрих Швенке, посещавший в 1932 г завод № 22 и ЦАГИ.

Немецким гостям по их просьбе показали 6 авиационных заводов, ЦАГИ, Государственный подшипниковый завод. Немцев познакомили с новейшими образцами серийных самолетов и двигателей: истребителем МиГ-1, бомбардировщиком Пе-2, моторами АМ-35 и М-105...

Контакты СССР с Германией в области авиационного производства и технологии продолжались до самого начала войны. Когда началась война, в командировке в Германии находилось 34 сотрудника Наркомата авиационной промышленности..

...Подробное знакомство с немецкой авиапромышленностью заставило окончательно отказаться от мифа о несокрушимой мощи советской авиации и принять чрезвычайные меры для ее совершенствования. (Самолетостроение в СССР. Кн.2. с. 205).

Существует еще одна загадка, связанная с предвоенной историей авиапромышленности.

Поздней осенью 1940 г. началось истребление руководства наркомата боеприпасов. 23 октября арестован Б. А.Ефремов — начальник 2-го ГУ НКБП СССР.Затем, 11-12 декабря были арестованы три заместителя наркома боеприпасов: М. С.Иняшкин, В. Я.Шибанов и Н. М.Хренков. Летом 1941 года это «дело» переплетается с «делом авиаторов», которое началось в апреле 1941 г. Очередным поводом стали многочисленные аварии, произошедшие в частях дальней авиации. Результатом стало

История: Больше вопросов, чем ответов

Автор: Администратор
25.06.2019 11:49



moygorodbrd.blogspot.com