

рвала его планы по молниеносному захвату Бобруйска. Изучение подобных локальных эпизодов позволяет глубже понять причины, по которым вермахту не удалось реализовать план «Барбаросса» в запланированные сроки, и отдать дань памяти солдатам и офицерам, ценою своих жизней приближавшим будущую Победу. Память об этих событиях сегодня увековечена в мемориальном комплексе в Сычково, являющемся важным объектом военно-исторического наследия Республики Беларусь.



Мемориальный комплекс в Сычково

Список литературы

- 1 **Бирюзов, С. С.** Суровые годы / С. С. Бирюзов. – М. : Воениздат, 1966.
- 2 Оперативные сводки штаба Западного фронта за июнь 1941 года // Центральный архив Министерства обороны РФ (ЦАМО).
- 3 **Хаупт, В.** Сражения группы армий «Центр» / В. Хаупт. – М. : Яуза, Эксмо, 2006.
- 4 История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945. – Т. 2. – М. : Воениздат, 1961.
- 5 Материалы Бобруйского краеведческого музея.

УДК 94(47)084.6

СТАНОВЛЕНИЕ И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ НАРОДНОГО КОМИССАРИАТА АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ В ГОДЫ ВОЙНЫ

Е. Л. КОХАНОВСКИЙ, В. А. ВЕТОШКИН, В. Г. АНТОНЕНКО
Белорусская государственная академия авиации, г. Минск

Проводимая индустриализация страны Советов в 1930-х годах была необходимой мерой для государства, оказавшегося в окружении стран, имеющих иное социальное устройство, и, проводя ее, руководство страны преследовало главную цель – повышение обороноспособности.

В сложившихся условиях правительство СССР постоянно искало новые формы и способы наиболее эффективного управления отраслью в условиях плановой экономики. Так, в результате реорганизации народного комиссариата тяжелой промышленности (НКТП) была выделена отдельная отрасль –

оборонная. И, как следствие, был создан народный комиссариат оборонной промышленности (НКОП) с последующим выделением из его состава народного комиссариата авиационной промышленности (НКАП), народного комиссариата боеприпасов (НКБ), народного комиссариата судостроения (НКС), народного комиссариата вооружений (НКВ).

Анализ исторических источников позволяет констатировать, что авиастроение в первой половине 1930-х годов формировалось достаточно динамично. В военно-воздушных силах (ВВС) страны практически полностью отказались от самолетов, производимых за границей, большинство авиационной техники было уже отечественной сборки.

Массово вводились в эксплуатацию бомбардировщики типов ТБ-1 и ТБ-3, скоростные истребители И-4 и И-5, которые поступали на укомплектование авиационных воинских частей, в том числе и Белорусского военного округа. Уже к 1933 г. их доля в общей структуре ВВС достигала 70 %. Увеличение дальности и высоты полета, повышение скоростных характеристик стали позволять авиации решать задачи не только тактического, но и оперативного уровня.

Однако отечественные образцы еще имели довольно значительные конструктивные и производственные недостатки, связанные со становлением отечественного авиапромышленного комплекса.

Устранению указанных недостатков в сжатые сроки способствовало то обстоятельство, что данный этап совпал с пиком экономического кризиса в развитых зарубежных государствах, который вынудил ведущие авиастроительные концерны согласиться на продажу новейших технологий советской стороне. Произошел окончательный переход к моноплану, что значительно повысило характеристики самолетов, существенно возросла их скорость и маневренность.

Однако в конце 1930-х наметился существенный спад. СССР к тому времени уже имел отставание от ведущих капиталистических стран в производстве скоростных самолетов, данный факт был подтвержден во время боевых действий в Испании, укрепив сомнения руководства страны, в отношении способности ВВС противостоять современным вызовам. Появление немецких истребителей «Мессершмитт Вf-109» и бомбардировщиков «Юнкерс J-87» было подтверждением того, что превосходство в воздухе перешло к Германии. Одной из причин тому явилось отставание в моторостроении, и это оказало существенное влияние на работу всей отрасли. Кроме этого, попытка увеличения производственных мощностей за счет строительства новых авиапредприятий, строительство которых не было запланировано планами пятилетки, привело к невыполнению ввода в эксплуатацию предприятий в соответствии с годовой программой. Особенно остро это сказалось на производстве новых образцов истребителей и пикирующих бомбардировщиков.

Остроты вопроса добавляло и то, что к концу 30-х годов СССР активно решал и свои внешнеполитические задачи. Примером может служить такой факт: к 1 января 1939 г. авиация Белорусского особого военного округа имела 22 авиационных полка: 9 истребительных, 6 скоростных бомбардировочных, 2 штурмовых 4 легкомобомбардировочных и 1 тяжелобомбардировочный, общее количество самолетов – 1259 единиц [1]. Но в связи с необходимостью отправки частей и управлений авиабригад на Дальний Восток, к границам Бессарабии, в страны Прибалтики, на финский фронт, а также для доукомплектования Орловского и Калининского округов, уже к 15 февраля 1940 г. численность авиации сократилась до 6 авиаполовков с общим количеством в 487 самолетов.

С началом Великой Отечественной войны все наркоматы приступили к реализации мобилизационных планов, не стал исключением и НКАП. Уже на второй день руководителем наркомата А. И. Шахуриным руководством страны были доложены первоочередные мероприятия, намеченные к выполнению [2]:

- проведение эвакуации предприятий, расположенных в западных районах страны;

- неотложное строительство заводов, имеющих критическое значение для отрасли;

- ведущим заводам подлежало создать филиалы и определить места их размещения;

- максимально быстрый пуск предприятий, строившихся в глубине страны;

- сокращение производительного цикла продукции;

- основные усилия подлежало сосредоточить на выпуске серийных изделий;

- максимальная замена дефицитных материалов обычными.

Последние месяцы 1941 г. были самыми трудными для всей оборонки страны. Заводы и фабрики на оккупированных территориях уже были не в состоянии производить выпуск и ремонт продукции, а в новых районах размещения еще не успели выйти на требуемый объем выпуска. Выпуск проката чёрных металлов в декабре по сравнению с июнем 1941 г. уменьшился в 3,1 раза, производство проката цветных металлов – в 430 раз, шарикоподшипников – в 21 раз [3].

И только благодаря самоотверженному труду всего советского народа вооруженные силы и весь ОПК смогли выстоять и создать предпосылки для дальнейшего роста военной экономики и расширения производства военной продукции.

В начале второго периода войны военная экономика в целом завершила свое создание. Новые заводы, развернутые в тылу, смогли не только восполнить потери, но и укомплектовать техникой вновь формируемые части и соединения. По сравнению с декабрем 1941 г. в 3,3 раза возрос выпуск са-

молётов, почти в два раза – танков, кратно произошло увеличение производства боеприпасов [4]. Данные показатели выпуска оборонной продукции были достигнуты за счет организации ускоренного выпуска, ввода в эксплуатацию новых заводов в тыловых районах, перепрофилирования ряда гражданских заводов и фабрик, перестройки системы военной логистики, уменьшения выпуска товаров широкого потребления.

Кроме этого, для достижения поставленных целей были изменены отдельные технологические операции. Было организовано поточное производство; осуществлялось литье в многоразовые металлические формы; штампо-сварные конструкции приходили на смену литым,ковка изделий активно заменялась на штамповку; станки оснащались специальными приспособлениями и многолезвийным инструментом.

К 1944 г. Советский Союз достиг пика военного производства, удельный вес которого в валовой продукции страны составил 51,4 % [5]. Однако в ряде случаев, в погоне за военно-техническим превосходством существенно страдало качество изготавливаемой продукции, в связи с чем политическим руководством была поставлена задача по повышению ее качества.

К началу 1944 г. НКАП выполнила свою главную задачу – военно-воздушные силы получали исправные самолеты с высокими летно-техническими характеристиками.

При всех трудностях войны не прекращались работы в опытно-конструкторских бюро. Коллективы постоянно трудились над созданием перспективных авиационных двигателей и приборов, средств связи и вооружения. Однако по ряду причин реализация отдельных разработок была затруднена. Так, наблюдалось существенное отставание в направлении радиолокационных систем и реактивной техники.

Подводя итог деятельности НКАП, можно быть твердо уверенным, что главная задача была выполнена – своевременная поставка в войска самолетов с характеристиками, отвечающими современным требованиям.

Список литературы

- 1 Российский государственный военный архив. – Ф. 29. Оп. 46. Д. 271. Л. 46.
- 2 **Шахурин, А. И.** Крылья победы / А. И. Шахурин. – М. : Политиздат, 1983. – 240 с.
- 3 **Вознесенский, Н. А.** Военная экономика СССР в период Отечественной войны / Н. А. Вознесенский. – М. : Госполитиздат, 1947. – 192 с.
- 4 **Симонов, Н. С.** Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление / Н. С. Симонов. – М. : РОССПЭН, 1996. – 336 с.
- 5 **Чадаев, Я. Е.** Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.) / Я. Е. Чадаев. – М. : Мысль, 1985. – 494 с.