

# ИСТОРИЧЕСКИЕ ФАКТЫ, СОБЫТИЯ, ФЕНОМЕНЫ

А. С. Степанов

DOI: 10.7256/2222-1972.2013.4.7715

При цитировании этой статьи сноска на doi обязательна

## О коррупции в авиационной промышленности СССР в 1930-х – начале 1940-х годов

**Аннотация:** статья посвящена анализу ситуации, сложившейся в авиационной промышленности СССР в 1930-е гг. Анализируя документы различных ведомств, автор приходит к выводу о наличии в то время многочисленных фактов коррупции в данной сфере. Эта тема, особенно тенденция к появлению помимо «вертикальных» связей жестко централизованной командно-административной системы и связей «горизонтальных», основанных на клановых принципах, до сих пор практически не была разработана в отечественной историографии.

**Ключевые слова:** история, авиация, промышленность, конструктор, инженер, коррупция, клан, семейственность, НКВД, наркомат.

В 2000 г. А.М. Демидов, один из участников Исторических чтений на Лубянке, которые были посвящены работе отечественных спецслужб накануне и в годы Великой Отечественной войны, коснулся темы коррупции в советском партийно-хозяйственном управленческом аппарате. Он, в частности, отмечал следующее: «В рассматриваемый период органам госбезопасности приходилось подключаться и к преодолению узковедомственных интересов и местничества. Нередко оперативные работники вскрывали факты приписок и очковтирательства, к которым с молчаливого согласия руководителей наркоматов и военпредов прибегала администрация заводов «чтобы скрыть развал работы и позорные итоги». Вскрывалась также практика выполнения производственных программ в стоимостном выражении, т.е. умышленное удорожание продукции. Некоторые директора, располагая связями в наркоматах, добивались необоснованного занижения планов»<sup>1</sup>. Автор указывал на одно важное обстоятельство: «На деле, однако, одержать верх над этими «носителями извращений» было не так

то просто. Круговая порука среди них оказывалась порой настолько мощной, что борьба с должностными преступлениями была практически парализованной, а усилия повлиять на обстановку сводились на нет и почти полностью исчерпывались информированием партийных инстанций, функционеры которых, зачастую, сами допускали такие же злоупотребления»<sup>2</sup>. Вывод был неутешительный: «Семейственность, пьянство, моральное разложение, грубость, поборы, косвенное и прямое участие в преступных махинациях, хищениях и спекуляции – далеко не исчерпывающий перечень, убедительно свидетельствующий, что перерождение кадров имеет свою, пока еще малоизученную историю, и произошло задолго до Великой Отечественной войны, а в ее ходе лишь проявилось со всей очевидностью»<sup>3</sup>.

На примере функционирования в 1930-х гг. одной из крупнейших оборонных отраслей СССР – авиационной – можно полностью согласиться с точкой зрения А.М. Демидова и сделать вывод не только о существовании кадровых, технологических и иных проблем, естественно сопутствующих росту быстро развивающейся авиапромышленности, но и о многочисленных случаях корруп-

<sup>1</sup> Демидов А.М. Деятельность органов государственной безопасности в сфере экономики в годы Великой Отечественной войны. — Исторические чтения на Лубянке. 2000 год. Отечественные спецслужбы накануне и в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. – Москва. Великий Новгород, 2001. С. 124.

<sup>2</sup> Указ. соч. С. 126.

<sup>3</sup> Указ. соч. С. 125.

ции в ее руководстве на всех уровнях. Об этом, в частности, свидетельствуют и материалы органов внутренних дел того времени, которые регулярно направлялись как руководителям этого ведомства, так и в высокие партийные и государственные инстанции. Для того чтобы избежать сомнений в возможной пристрастности их авторов, мы также обратимся и к анализу материалов, проходящих по линии иных ведомств и организаций, а также к зарубежным документам, например – отчетам иностранных специалистов, работавших в СССР.

Не секрет, что и тогда, и в более позднее время в СССР (да и в других странах) запуск многих видов военной продукции в серию далеко не всегда являлся следствием целесообразности. Зачастую на первом (если не на первом месте) стояли клановые интересы той или иной группировки, обладающей правом на принятие ключевых решений или определенным влиянием для лоббирования своих интересов за государственный счет. Многочисленные монографии, рассказывающие об истории деятельности тех или иных фирм, как выходящие, так и выходящие в печать, практически не затрагивали (да и едва ли будут затрагивать) эти вопросы хотя бы потому, что, как правило, именно эти же самые фирмы финансируют издания о своей собственной истории и они, естественно, не могут быть заинтересованы в ломке десятилетиями устоявшихся хрестоматийных стереотипов. В лучшем случае, критически могут быть подняты вопросы, относящиеся к истории деятельности фирм-конкурентов.

Основу источниковой базы статьи составляют документы из отечественных архивов и не опубликованные ранее в Российской Федерации документы зарубежного происхождения.

В письме летчика-инженера И. П. Белозерова<sup>4</sup> наркомату обороны СССР К. Е. Ворошилову от 23 мая 1935 г. о неудовлетворительной работе авиазаводов достаточно жестко говорится о работе чиновников оборонной отрасли: «Наша авиационная промышленность, созданная партией и страной, имеет несомненно крупные успехи и достижения. Но эти положительные стороны ни на одну минуту не могут изгладить то безобразное отношение к людям, летающим на самолетах, которое сложилось у целого ряда крупных руководящих работников авиационных заводов. Придите на любой завод, через

каждые 10-20 шагов висит лозунг: «Т оварищ! Помни, что от твоей работы зависит жизнь человека!» Но эти большевистские слова опошляются здесь же, сбоку, живой практикой работы, контроля и руководства. На самом деле работают по другому, оппортунистическому, методу: сбить бы самолет поскорее с завода, а дальше – трын-трава! При любом безобразии хотят отыграться на конструкции, чертеже, на колхознике, «недавно» пришедшем на завод, на его некультурности (а сами не учат его этому), но только не на ответственности контрольного отдела, нач[альника] цеха и директора»<sup>5</sup>.

И. П. Белозеров приводит ряд показательных примеров преступной безответственности, свидетелем которых он являлся: «В мае 1934 г. военная приемка завода № 21 отказалась принимать и облетывать самолеты Р-5 из-за течи радиаторов. Вместо того, чтобы добиться срочного серьезного изменения производственного процесса радиаторов на Кольчугинском заводе, директор завода Беленкович отдает приказ облетывать самолеты без военной приемки подвергая риску сжечь мотор и разбить самолет, и собирает очередные говорильни-совещания найти какой-нибудь паллиатив в отношении замены радиаторов.

В апреле 1935 г. на заводе № 21 выпускают в воздух самолет И-16 № 4211, с ведомо заместителя начальника цеха Попова имеющий 36 дефектов. ... На одном из самолетов И-15 производства завода № 1 остановился в воздухе мотор, так как кусок свинца попал под редукционный клапан бензопомпы.

У меня на самолете И-16 № 42144 причиной аварии послужила поломка масляной трубки, так как она была или пережженной, или недостаточно отпущенной. Через открытое место все масло выбросило, и мотор остановился, и я, находясь в 6 км от аэродрома, был вынужден садиться на вспаханное поле с бороздами, где я и перевернулся. Только благодаря тому, что самолет не загорелся и колхозники помогли поднять самолет, и я остался жив... Я Вам привел для примера первопопавшиеся смертоносные случаи, которые я мог наблюдать только на одном аэродроме в течение 15 дней апреля. Здесь больше всего фигурирует 21-й завод, потому что я недавно был на нем и больше всего имел дело с его продукцией. Насколько мне известно, подобная картина наблюдается и на остальных заводах авиационной промышленности»<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> И.П. Белозеров (1904–1942) – летчик-испытатель, военный инженер. Окончил Военно-воздушную академию им. Н.Е. Жуковского в 1931 г. С марта 1933 г. по декабрь 1935 г. – инженер, и с января 1935 г. – летчик-испытатель НИИ ВВС. В 1935–1937 гг. – инженер в строевых частях ВВС. С 1937 г. – инженер по эксплуатации УВВС Северокавказского военного округа.

<sup>5</sup> Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Т. 3. Часть 2 (1933–1937): Сборник документов / Под ред. А.А. Кольтюкова; сост. Т.В. Сорокина и др. – М., 2011. С. 393–394.

<sup>6</sup> Там же. С. 394–395.

В заключение письма, автор не только открыто обвиняет «красных директоров» в безнаказанности, но и констатирует сам факт наличия и развития коррупционных отношений в «оборонке»: «Зависят ли указанные выше дефекты от каких-либо особых причин конструкции? Нет. Можно ли с имеющимися своими отечественными материалами не иметь их? Можно. В чем основная причина их? В том: 1) что все руководители авиационной промышленности считают, что они делают одолжение стране тем, что выпускают самолеты и моторы; 2) какой бы самолет и мотор они бы не сделали, его возьмут в ВВС, а если ВВС не возьмут, то они его «продадут» НКВД, ГВФ или другой какой-нибудь организации; 3) что директора вообразили себя большими коммерсантами, чем большевиками, ленинцами, сталинцами, первой обязанностью которых является укрепление на деле обороноспособности, а не только в интервью с корреспондентами газет. Они по своему подобию воспитали и остальной командный состав промышленности»<sup>7</sup>. Еще раз обратим внимание на то, что данное письмо было написано в первой половине 1935 г.

Ситуация с производством авиапродукции иногда вынуждала вмешиваться в этот процесс самого И.В. Сталина. Как пример, можно привести его шифротелеграмму от 25 апреля 1936 г., направленную первому секретарю Восточно-Сибирского крайкома ВКП(б) М. О. Разумову по поводу плохой работы авиазавода № 125 в Иркутске: «В ЦК получены сведения о неудовлетворительном состоянии авиазавода в Иркутске. Завод хорошо обору дован, техника вполне современная, а работа идет из рук вон плохо, самолеты получаются негодные. Если эти сведения окажутся правильными, ЦК придется принять жесткие меры и против краевого руководства, и против завода. Не для того тратит государство на заводы десятки и сотни миллионов рублей, чтобы продукция получалась дрянная. ЦК предлагает Вам немедленно проверить упомянутые сведения, включиться по-большевистски в это дело, наметить практические меры улучшения и сообщить результаты в ЦК»<sup>8</sup>.

В письме заместителя наркома обороны СССР по авиации Я.И. Алксниса № 11323/Осс наркому обороны СССР К.Е. Ворошилову от 20 ноября 1937 г. говорится о тревожном положении с систематическим массовым поступлением от авиапромышленности сотен дефектных самолетов-истребителей (это в полной мере подтверждает

<sup>7</sup> Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927-1937). Т. 3. Часть 2 (1933-1937). С. 395-396.

<sup>8</sup> Там же. С. 519.

приведенные выше выводы П.И. Белозерова – «какой бы самолет и мотор они бы не сделали, его возьмут»): «Истребитель И-15 в опытном образце прошел с положительными результатами все испытания, но в производстве на заводе № 1 ... выпущенные машины числом около 400 на протяжении почти двух лет (1934 и 1935 годы) совершенно не летали, а капитально ремонтировались в частях... Подобное в 1936 году, но особо в 1937 году повторяется с самолетом И-16 с М-25»<sup>9</sup>. Отметим, что указанные в документе дефекты, выявляющиеся в эксплуатации И-16 – массовая поломка качалок элерона, массовая поломка ручек управления, массовая поломка консолей крыльев в полете, массовая течь бензобаков на самолете И-16 не только мог ли срывать (и, естественно, срывали) боевую подготовку летчиков в СССР, но и пагубно отражались на репутации страны во время массовых поставок советской авиатехники за рубеж, начавшихся с испанских событий конца 1936 г.<sup>10</sup>.

Обратимся к докладной записке наркома авиапромышленности М.М. Кагановича на имя Председателя КО В.М. Молотова от 27 октября 1938 г. освещавшей положение на авиадвигательном заводе № 19, в связи с дефектами моторов М-25-В. За девять месяцев того же года на 2600 сданных моторов пришлось 116 случаев заклинивания втулок главного шатуна моторов. Пик пришелся на февраль, когда каждый десятый выпущенный мотор был негодным. Кроме зафиксированных в записке примеров случаев заклинивания моторов в 1937-1938 гг. на заводе № 19, также имело место не менее 100 случаев заклинивания на самолетостроительных заводах и в эксплуатации. Для ликвидации брака с самолетостроительных заводов были возвращены 533 мотора, «причем ввиду того, что моторы находились в течение нескольких месяцев без надлежащего ухода, они подверглись коррозии, вследствие чего их приходится полностью перебирать, зачищать, частично менять детали, заменять на некоторых втулки главного шатуна и вновь предъявлять военному представителю на новые моторы». Кроме того, для замены пальцев пришлось перебирать дополнительно 345 моторов еще не отправленных с завода № 19. Общая ситуа-

<sup>9</sup> Документ размещен на сайте д.э.н., профессора И.И. Родионова <http://www2.warwick.ac.uk/fac/soc/economics/staff/academic/harrison/aviaprom/ver8/1937.doc>

<sup>10</sup> Первые истребители И-16 тип 5 – 31 самолет с завода № 21 прибыли в Испанию 3 и 4 ноября 1936 г. Примечательно, что эта модификация еще не успела пройти в СССР войсковые испытания, которые начались 16 мая 1936 г. в 34-й ИАЭ 56-й ИАБ и несколько раз прерывались из-за устранения серьезных дефектов, а основная часть войсковых испытаний закончилась лишь 21 ноября.

ция была малоутешительной. На 1 октября 1938 г. на заводе на 632 новых несданных мотора пришло 239 возвращенных для переборки<sup>11</sup>. В III-м квартале 1938 г. заводом № 19 был сдан 951 мотор, что составило 60% от первоначально намеченного квартального плана, а всего за 9 месяцев было выполнено лишь 54% от годового плана<sup>12</sup>. Особо обращает на себя внимание факт безобразного отношения к нескольким сотням авиамоторов, месяцами находившимися без должного обслуживания, что нанесло государству (помимо уже имевшегося) дополнительный материальный урон.

Во исполнение Указа Президиума ВС СССР от 11 января 1939 г. «О разделении Народного Комиссариата Оборонной Промышленности СССР», из его состава выделены наркоматы авиационной промышленности (НКАП), боеприпасов (НКБ), судостроения (НКС) и вооружений (НКВ). Согласно документу от 4 января 1939 г., подготовленному М.М. Кагановичем для ЦК ВКП(б) и СНК СССР, к началу 1939 г. авиастроительная отрасль была явным лидером среди четырех отраслей бывшего НКОПа. Уступая промышленности боеприпасов по численности персонала, она явно опережала её по стоимости валовой продукции<sup>13</sup>.

По Постановлению СНК СССР № 4С от 21 января 1939 г., к НКАПу отошли 1-е, 5-е, 10-е и 18-е Главные управления бывшего НКОП, которые обеспечивали производство самолетов, авиамоторов и авиаприборов с входящими в них предприятиями, трестами и конторами; строительные тресты №№ 18, 20, 30, 31, Оргоборонпром, Остехуправление; проектные институты №№ 1, 5, 10; Московский, Казанский, Харьковский, Рыбинский авиационные институты, Новосибирский инженерно-строительный институт им. Куйбышева, Московский филиал Ленпромакадемии, Московский Авиационный Институт повышения квалификации ИТР и хозяйственников; техникумов – 15 (Московские авиационный, авиационный при заводе № 24 и машиностроительный им. Орджоникидзе, Горьковский и Воронежский электро-радио, Владимирский механический, и др.); рабфаков – 2 (Московский авиационный и Пермский индустриальный); массовая сеть – 99 точек (ФЗУ и др.); техническая пропаганда в составе Постоянной авиационной выставки, Ленинградской авиационной выставки, Ленинградской радиовыставки, Кабинета обмена опытом по новой технике<sup>14</sup>.

<sup>11</sup> Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. 8418. Оп. 22. Д. 270. Л. 20-21, 24-25, 28-31.

<sup>12</sup> Подсчитано по: ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 22. Д. 270. Л. 20, 24.

<sup>13</sup> ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 23. Д. 2. Л. 11.

<sup>14</sup> Там же. Л. 1, 3.

«Не исключено, что главной причиной, побудившей советское руководство в начале 1939 г. разделить Наркомат Оборонной промышленности СССР на 4 специализированных военно-промышленных наркомата, явилось стремление административными методами внедрить в военно-промышленные производства принципы кооперации и специализации, установить более жесткий оперативный контроль за состоянием технологического процесса, и, соответственно, графиками мобилизационного развертывания», – считал Н.С. Симонов, специализировавшийся на развитии ВПК СССР в 1920-1950-х гг.<sup>15</sup>

Иные версии о причинах такого разукрупнения выдвинул М.Ю. Мухин: «К середине 30-х гг. важнейшие сегменты советской промышленности были сосредоточены в 4-х наркоматах, что делало чиновничество этих органов значительной силой. Существование подобной корпорации могло не устраивать партийное руководство, вызывая желание раздробить 4 крупных наркомата на десяток, а лучше на несколько десятков мелких наркоматов, ведающих сравнительно узкими отраслями экономики. Этим может объясняться лавина разукрупнений, обрушившаяся на центральные органы управления СССР во второй половине 30-х гг.». Кроме этого, по мнению М.Ю. Мухина «нельзя исключить версию о расчленении Наркомтяжпрома как операции по планомерному сокращению сферы влияния г.К. Орджоникидзе, в ходе внутренней борьбы в высших эшелонах партийно-правительственного истеблишмента». Лишение его власти над военной промышленностью, можно рассматривать с точки зрения ослабления его позиций. С 22 августа 1937 г. и вплоть до ликвидации в январе 1939 г. НКТП возглавлял Л.М. Каганович, а его родной брат М.М. Каганович с октября 1937 г. возглавил НКОП (чему отнюдь не помешало наличие у последнего только начального образования). М.Ю. Мухин аргументировано предполагает: «Происходила яростная подкованная борьба между двумя чиновничьими кланами, в которой клан, возглавляемый Л.М. Кагановичем, наголову разгромил группу г.К. Орджоникидзе, сначала перехватив у конкурентов власть и контроль над «оборонкой» – важнейшим сегментом тяжелой промышленности, а затем подчинив себе и тяжелую промышленность целиком». Последующее же дробление НКТП на ряд от дельных наркоматов (в том числе – и авиапромышленности), которые напрямую подчинялись верховным

<sup>15</sup> Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 20-50-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. — М., 1996. С. 122.

органам власти, объясняется стратегическим планом высшего советского руководства не допустить смены верхушки единой системы управления промышленностью одной группы совбюрократов на другую. «Подобную реорганизацию можно смело квалифицировать как несомненный разгром клана Л.М. Кагановича и резкое снижение его влияния. Потеряв разом посты наркомов тяжелой промышленности и оборонной, группа сторонников Л.М. Кагановича вынуждена была удовлетвориться должностью наркома авиапромышленности, которую занял экс-нарком оборонной промышленности М.М. Каганович»<sup>16</sup>.

Вообще, 1938 г. был, вероятно, пиком карьеры Л.М. Кагановича и его сторонников. В том же году в союзный прокат даже вышел фильм «Честь» (режиссер – Евгений Червяков), прославляющий деятельность самого Л.М. Кагановича (по совместительству занимавшего также и пост наркома путей сообщения), причем не только на железнодорожном транспорте, но и в деле борьбы с «врагами народа». В конце фильма присутствовали документальные кадры выступления Л.М. Кагановича перед железнодорожниками.

Ровно через год после выделения НККАПа в самостоятельную отрасль, согласно постановлению Политбюро ЦК ВКП(б) № П 11 / 156 от 10 января 1940 г. «Об освобождении т. Кагановича М.М. от обязанностей наркома авиапромышленности», последний был снят со своего поста с формулировкой «ввиду перехода на другую работу»<sup>17</sup>. В постановлении Политбюро № П 13 / 215 от 17 марта 1940 г. «О Кагановиче М.М.», в частности, говорилось: «а) Предоставить т. Кагановичу М.М. полугодовой отпуск для лечения согласно заключению врачей. б) Вопрос о работе т. Кагановича М.М. решить по возвращению его из отпуска»<sup>18</sup>. В одноименном постановлении Политбюро № П 16 / 205 от 26 мая 1940 г. предписывалось утвердить Кагановича М.М. директором завода № 124 НККАП, отправив в распоряжение Наркомата Авиационной Промышленности «нынешнего директора этого завода т. Штейнберга И.И.»<sup>19</sup>. А спустя три дня постановлением Политбюро № П 17 / 22 от 29 мая 1940 г. «О Кагановиче М.М. и Сергееве И.П.» с Кагановича М.М. даже снималось взыскание на вид, объ-

явленное постановлением ЦК ВКП(б) от 19 июля 1939 г.<sup>20</sup> Впрочем, последнее было чисто внешним атрибутом: началось неуклонное снижение статуса фигуры М.М. Кагановича, стремительно опустившегося с поста наркома крупнейшей отрасли до должности директора не самого благополучного авиазавода в Казани. Вероятно, именно в связи с его смещением с поста наркома, в предвоенные месяцы намечилось охлаждение И.В. Сталина и к его брату, Л.М. Кагановичу. В итоге, М.М. Каганович, видимо предчувствуя близкий арест, застрелился вскоре после начала Великой Отечественной войны – 1 июля 1941 г.<sup>21</sup>

Вот как описывает обстоятельства его смерти Л.М. Каганович: «Маленков, Берия и Микоян вызвали меня в один кабинет, где они сидели. Я пришел. Они мне говорят: «Мы вызвали сообщить неприятную вещь. Мы вызывали Михаила Моисеевича на очную ставку». Я говорю: «Почему меня не вызвали? Я рассчитывал, что я на ней буду». Они говорят: «Слушай, там такие раскрыты дела, что решили тебя не волновать». Во время той очной ставки был вызван Ванников, который показывал на него. А Ванников был заместителем Михаила в свое время. Кстати, когда несколько ранее Ванникова хотели арестовать, Михаил очень активно защищал его. Ванников даже прятался на даче у Михаила, ночевал у него. Они были близкими людьми. А когда Ванникова арестовали, он показал на Михаила.

И вот вызвали Ванникова и других, устроили очную ставку. Ну, эти показывают одно, а Михаил был горячий человек, чуть не с кулаками на них. Кричал: «Сволочи, мерзавцы, вы врете» и т. д., и проч. Ну, при них ничего не мог ли обсуждать, вывели арестованных, а Михаилу говорят: «Ты иди, пожалуйста, в приемную, посиди, мы тебя вызовем еще раз. А тут мы обсудим».

Только начали обсуждать, к ним вбегают из приемной и говорят, что Михаил Каганович застрелился. Он действительно вышел в приемную, одни говорят, в уборную, другие говорят, в коридор. У него при себе был револьвер, и он застрелился. Он человек был горячий, темпераментный. И, кроме того, он человек был решительный и решил: в следственную тюрьму не пойду. И лучше умереть, чем идти в следственную тюрьму»<sup>22</sup>. От-

<sup>16</sup> Мухин М.Ю. Источники по развитию военной промышленности СССР в 1921 — 1941 годах (обзор) — Отечественная история. 1996. № 4. С. 10-11.

<sup>17</sup> Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ). Ф. 17. Оп. 3. Д. 1018. Л. 33.

<sup>18</sup> Там же. Д. 1020. Л. 50.

<sup>19</sup> Там же. Д. 1023. Л. 60.

<sup>20</sup> Там же. Д. 1024. Л. 6.

<sup>21</sup> Зенькович Н.А. Самые закрытые люди. Энциклопедия биографий. — М., 2004. С.195-196, 199-200. Некоторые авторы ошибочно датируют смерть М.М. Кагановича январем 1940 г. (см., например, Залесский К.А. Империя Сталина. Биографический энциклопедический словарь. М., 2000. С. 488).

<sup>22</sup> Куманев Г. А. Говорят сталинские наркомы. Смоленск, 2005. С. 106.

метим также, что практические сразу после смерти И.В. Сталина – в мае 1953 г – вышло постановление Президиума ЦК КПСС о реабилитации М.М. Кагановича, из которого следует, что бывший НКГБ СССР имел на него соответствующие компрометирующие материалы, признанные Президиумом «клеветническими»<sup>23</sup>.

Впрочем, несмотря на снижение влияния клана Кагановичей, многим его членам удалось сохранить свои позиции. Так, А.И. Шахурин – преемник М.М. Кагановича на посту наркома авиапромышленности, годом ранее, занимая пост первого секретаря Горьковского обкома ВКП(б), был преемником его родного брата, Ю. М. Кагановича, находившегося на этой должности в апреле 1937 – январе 1939 г.г., а затем назначенного заместителем наркома внешней торговли<sup>24</sup>.

Примечательна и история зятя М.М. Кагановича А.В. Сильванского (1915–1978), который был главным конструктором в 1938-1940 гг. Он получил как собственное КБ, состоявшее из работников покойного конструктора Д.П. Григоровича, так и аванпроект истребителя, изъятый согласно распоряжениям тестя из ОКБ Н.Н. Поликарпова. Примечательно, что согласно Справке по мощности опытного производства на 1 апреля 1939 г. общий состав КБ Сильванского на заводе № 153 (75 чел.) был выше, чем имел, например, А.С. Яковлев на заводе № 115 (45 чел.)<sup>25</sup>. Известно, что первоначально в план завода № 153 на 1940 г. были включены 50 истребителей Сильванского<sup>26</sup>. Но дальнейшие работы над данным самолетом были остановлены, так как он с трудом мог оторваться от земли. Дело в том, что после автоматического переноса двигателя М-88 на поликарповский проект под иной мотор, при разбеге винт почти касался земли. «Сильванский не нашел лучшего выхода, как урезать лопасти на 10 см. От этого упала тяга, самолет едва отрывался от земли и высоты не набирал», – писал историк авиации В.Б. Шавров<sup>27</sup>. Во второй половине 1940 г. на А.В. Сильванского было заведено уголовное дело – за «несанкционированный увоз автомобиля ЗИС – 101 с территории государствен-

ного Союзного завода № 153 им. В.П. Чкалова»<sup>28</sup>. Но он от делался сравнительно легко. Впоследствии, 17 сентября 1945 г., он попал на прием к Л.П. Берия и добился того, что приступил к организации коллектива КБ на заводе № 70, который, по его мнению, мог бы стать центром «большого ракетостроения» в СССР. «Последствия его деятельности вполне могли бы отбросить развитие отечественного ракетостроения на год-другой назад», – подчеркивает исследователь Р. Ангельский. К счастью, он пробыл там недолго. Десятилетие спустя Сильванский благополучно занимал пост главного конструктора в ЦКБ Всесоюзного научно-исследовательского института подъемно-транспортного машиностроения<sup>29</sup>.

М.М. Каганович 16 апреля 1939 г. направил письмо Н-41/881 на имя И.В. Сталина, в котором он просил наградить 986 сотру дников 25 заводов, выполнивших программу 1938 г., а также других учреждений. Бросается в глаза тот факт, что из представляемых к наградам 304 сотрудника или 31% от общего числа принадлежали к управленческим кадрам (директора, главные инженеры, начальники цехов, отделов и другие), что значительно превышало пропорции соотношения данной категории с другими, занятыми в авиапромышленности. Также обращает на себя внимание большой процент высших категорий государственных наград – из общего числа планируемых к вручению. Например, число медалей практически равнялось числу орденов, причем из последних число орденов Ленина, Красного Знамени и Трудового Красного Знамени – превышало число менее престижных орденов Знак Почета<sup>30</sup>.

Ряд работников авиапрома принадлежал к весьма высокооплачиваемой категории из числа работающих граждан СССР. По данным на 17 февраля 1938 г. соотношение заработной платы в Главном управлении авиационной промышленности НКОП было следующим: Начальник от дела 1-ой категории – получал 1200-1600 руб., начальник группы 1-ой категории – 900-1200 руб., старший инженер – 800-1000 руб., инженер – 700-1000 руб.<sup>31</sup>. Чтобы представить себе значение этих цифр применительно к тому периоду, можно обратиться к следующему сравнению. Согласно Постановлению СНК СССР и ЦК ВКП (б) принятому в авгу-

<sup>23</sup> Реабилитация: как это было. Документы Президиума ЦК КПСС и других материалы. Т.1. Март 1953-февраль 1956. – М., 2000. С. 38.

<sup>24</sup> Зенькович Н. А. Самые секретные родственники. Энциклопедия биографий. – М., 2005. С. 169.

<sup>25</sup> Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 8328. Оп. 1. Д. 1168. Л. 17.

<sup>26</sup> Там же. Ф.8044. Оп.1. Д. 2750. Л. 103.

<sup>27</sup> Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР (1938-1950 гг.). М., 1978. С. 72.

<sup>28</sup> Султанов И. Взлет и падение авиаконструктора Сильванского – Крылья Родины. 1995. № 9. С. 16, 21.

<sup>29</sup> Ангельский Р. ...А если бы не Королев? – Авиация и космонавтика. 1998. № 4. С. 25-26.

<sup>30</sup> РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 187. Л. 222-223.

<sup>31</sup> ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 22. Д. 34. Л. 40.

сте 1939 г. «О зарплате работников учреждений НКВД», полпред в зависимости от страны пребывания получал от 1200 до 2400 рублей<sup>32</sup>. Решением Политбюро ЦК ВКП(б) № П 17 / 156 – ОП от 11 июня 1940 г. принималось Постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О мероприятиях по развитию опытных и научно-исследовательских работ в авиационной промышленности». В пункте первом первой же части Приложения к этому Постановлению, в частности, говорилось о присвоении Главным конструкторам соответствующих степеней. Первую степень предполагалось присвоить главным конструкторам, имеющим в серии два самолета (мотора) своей конструкции. Вторую – главным конструкторам, имеющим в серии один самолет (мотор) своей конструкции. Третью – пока не имеющим ничего. Вторым пунктом Нарком авиационной промышленности обязывался присвоить соответствующие степени в двухнедельный срок. Третьим пунктом устанавливались оклады работникам ОКБ НКАП. Главный конструктор первой степени – соответственно получал 4000 руб., второй – 3000 руб., третьей – 2000 руб.; заместители главных конструкторов – 80% от оклада последних. Рядовым работникам ОКБ оклады поднимались на 20% по сравнению с существовавшими ранее<sup>33</sup>.

Одним из американских самолетов, изготавливавшаяся по лицензии в СССР, была летающая лодка РВУ фирмы Consolidated Aircraft / Консолидейтед Эркафт Копрорейшн, освоение производства этой модели велось на авиационном заводе № 31 в г. Таганроге. Всего по договору из США в СССР должно было прибыть 13 специалистов, в том числе 11 производственников и два конструктора<sup>34</sup>. Оценки американских инженеров, которые были даны порядкам, царящим в советской авиационной промышленности конца 1930-х гг. отражают равнодушные и халатные советские чиновники, зависть авиаинженеров, а также атмосферу безответственности и даже прямых подлогов на разных уровнях производства. Особенно важно отметить, что эти оценки давались дружественно настроенными по отношению к Советскому Союзу людьми, но то, с чем они столкнулись на практике, привело их в состояние разочарования.

Из сообщения американского инженера фирмы «Консолидейтед Эркафт Копрорейшн» Этьена Дормоя Третьему секретарю Посольства США в Москве Норрису Б. Чипмену: «Когда я го-

ворил с Вами около месяца назад, я прибыл в Москву с целью попытаться урегулировать определенные трудности, с которыми кроме меня, в связи с нашей работой в Таганроге, столкнулись и другие инженеры Компании Консолидейтед. В Москве я обсудил различные трудности в ГУ АПе (Главное управление авиационной промышленности) и мне обещали помочь. Казалось, что чиновники в Москве действительно были обеспокоены вопросами разрешения сложившейся ситуации. Однако, она практически не изменилась...»

В Таганроге мы ничего не достигли. Мы не допущались к проверке чертежей летающей лодки, которую Советское Правительство купило у нас. Только один раз, и то под усиленной охраной, я и другие инженеры получили возможность увидеть эту лодку. Я – руководитель нашей инженерной группы – все еще не могу обсудить разные вопросы с руководителем советских инженеров, ответственным за работу по копированию лодки Консолидейтед.

В силу этих и других обстоятельств, я теперь серьезно подозреваю, что главный советский инженер по фамилии Бериев<sup>35</sup> не желает нашего успеха. Он является конструктором небольших деревянных летающих лодок, которые в настоящее время производятся на этом заводе, так же как и другие лодки, и, без сомнения, страдает от профессиональной зависти<sup>36</sup>.

Э. Дормой отметил огромные убытки, которое понесло советское государство из-за безответственности должностных лиц: «Мы сталкивались с различными техническими трудностями. Например, в США Советское Правительство закупило определенное количество очень хороших механизмов для клепки, работающих под давлением от 80 до ста фунтов на кв. дюйм. Так как линии на заводе обеспечивают давление только в 20 фунтов, необходимо устройство новых линий, что означает дальнейшую задержку.

Я хочу отметить, что мы могли бы оказать большую помощь в освоении производственного оборудования. Мы имели одного из лучших экспертов по станкам в Соединенных Штатах, но он

<sup>35</sup> Речь идет об авиаинженере г.М. Бериеве (Бериашвили) и его летающей лодке МБР-2.

<sup>36</sup> Меморандум, разъясняющий некоторые заявления инженера фирмы «Консолидейтед Эркафт Копрорейшн» Э. Дормоя, участвующего в оказании технической помощи на авиационном заводе имени Г. Димитрова в г. Таганроге. Не позднее 17 мая 1938 г. (Здесь и далее — перевод с англ. автора; используемые американские материалы были любезно предоставлены исследователем Леландом С. Нессом (Leland S. Ness) 31 августа 2001 г.)

<sup>32</sup> РГАСПИ. Ф. 17. Оп. 3. Д. 1013. Л. 84.

<sup>33</sup> Там же. Оп. 162. Д. 27. Л. 153, 203.

<sup>34</sup> ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 11. Д. 78. Л. 135-136.

был размещен в небольшом офисе в полумиле от производственных цехов, куда он никогда не мог войти. Советские инженеры должны были идти в его офис за консуль тацией и эта практика, с точки зрения организации работы, являлась наиболее неудовлетворительной. В результате многие из станков не обслуживались должным образом и уже вышли из строя. Этот человек мог бы сохранить Советскому Правительству тысячи долларов ...»<sup>37</sup>.

Приведем отраженную инженером Р. Рисом систему приписок, практиковавшуюся на заводе № 31: «Стахановское движение в том виде как оно организовано на заводе Димитрова, представляется мне «рэкето́м», по меньшей мере, в том, как оно воздействует на чертежников, которым платят , основываясь на количестве часов, затраченных на определенную работу. Например, для некоторого комплекта чертежей устанавливается норма пятьсот часов. Инспектор объявляет , что пятьдесят процентов (или двести пятьдесят часов) этой нормы уже выполнено, хотя в действительности на это было затрачено только сто пятьдесят часов. Мне встречалась такая оценка работы, про которую я бы сказал, что она завершена примерно на двадцать пять процентов. Потом подсчитывалось, что двести пятьдесят часов работы были завершены в сто пятьдесят часов, или, другими словами, что норма была выполнена на сто шестьдесят шесть процентов. Чертежник, о котором идет речь, затем получает сумму денег на основе его обычной зарплаты плюс сорок процентов, так как никому нельзя засчитывать процентное выполнение более чем на сто сорок процентов. Таким образом, многие из молодых, неопытных чертежников зарабатывают более чем тысячу рублей в месяц, в то время как большинство квалифицированных рабочих получают примерно четыреста или пятьсот рублей в месяц»<sup>38</sup>.

Обратим внимание и на то обстоятельство, что в работе советских специалистов, командированных для работы за рубежом также зачастую царил анархия и хаос. Как пример, можно привести отрывок из письма от уполномоченного НКАП в США В.П. Бутусова наркому авиапромышленности М.М. Кагановичу от 2 марта 1939 г.: «Обращаю Ваше внимание на то, что Ваши указания о согласовании выезда командированных в Комиссии по

техпомощи не выполняется. На днях снова без согласования, прибыли тов. Соломоник к Г. Ленн Л. Мартину и тов. Федосеев к Северскому. Как тот, так и другой не смогут практиковаться на этих заводах, так как завод Северского законсервирован, а у г. Мартина мы все закончили и больше никакого отношения к нему после приемки задела лодки не имеем». Далее В.П. Бутусов просил у М.М. Кагановича соответствующих «указаний аппарату к недопущению подобных явлений»<sup>39</sup>. Можно только догадываться сколько валюты терял Советский Союз на неоднократной посылке за океан специалистов для реализации уже не действующих договоров!

Перейдем к материалам органов внутренних дел. Обратимся к сообщению заместителя наркома внутренних дел УССР А.З. Кобулова первому секретарю ЦК КП(б)У Н.С. Хрущеву о фактах и причинах недоведенности авиационных моторов, выпускаемых на Запорожском авиадвигательном заводе № 29 от 19 июля 1939 г. Этот завод должен был спроектировать, изготовить и в июле 1938 г. поставить на государственные испытания высотный мотор М-88 с двухскоростным нагнетателем. К указанному сроку разработка конструкции закончена не была, а чертежи и технологии отсутствовали. Однако, несмотря на это, директор завода Чернышев на заседании Совета обороны Союза ССР 17 апреля 1939 г. заявил о том, что мотор М-88 заводом освоен. Указаниями правительства заводу было предложено сдать на госиспытания не промежуточный, а настоящий мотор М-88 со сроком службы между переборками 100 часов.

В сообщении, в частности, говорилось: «Нами установлено, что заявление ЧЕРНЫШЕВА на Совете обороны в отношении освоения мотора М-88 не соответствовало действительности, так как на то время в опытном цехе завода было изготовлено только три мотора, ... . Чертежей и технологии на новые узлы вовсе не было»<sup>40</sup>.

Под предлогом ускорения выполнения решения Правительства Чернышев и главный конструктор С.К. Туманский в начале мая от дали распоряжение запустить мотор в малую серию, а освоением мотора прекратили заниматься. В результате, моторы, отправленные в конце мая в Москву для С.В. Ильюшина, показали себя с плохой стороны. Один из них при летных испытаниях потерпел аварию – была разрушена маслоотражательная шайба в носке редуктора. В сообщении по этому поводу

<sup>37</sup> Меморандум, разъясняющий некоторые заявления инженера фирмы «Консолидейтед Эркафт Копрорейшн» Э. Дормоя...

<sup>38</sup> Меморандум о некоторых заявлениях, сделанных инженером фирмы «Консолидейтед Эркафт Копрорейшн» Р. Рисом, участвующего в оказании технической помощи на авиационном заводе имени Г. Димитрова в г. Таганроге. Не позднее 16 июня 1938 г.

<sup>39</sup> РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 192. Л. 20.

<sup>40</sup> Радянські органи державної безпеки у 1939 – червні 1941 р.: документи ГДА СБ України / Упоряд.: В. Даниленко, С. Кокін. – Київ: Вид. дім “Києво-Могилянська академія”, 2009. С. 701.



отмечалось: «По имеющимся у нас данным, Ваше указание директору завода ЧЕРНЫШЕВУ о расследовании причин этой аварии и Привлечении конкретных виновников к ответственности произведено ЧЕРНЫШЕВЫМ неправильно. Созданная ТУМАНСКИМ комиссия под руководством начальника опытного от дела СТЕФАНОВА пришла к заключению, что причиной аварии мотора была недоброкачественная сборка. На основании этого заключения ЧЕРНЫШЕВЫМ наложены строгие административные взыскания на начальника сборочного участка БАРАНОВА, начальника техноконтроля БОНЧКОВСКОГО, мастера КРАСНЯКОВА, КОРНЕЕВА и ЧЕРНОВА. Контролер ЦВЕРКУН уволен с завода. По заявлениям специалистов, причина аварии заключается не в плохой сборке, а в конструктивном недостатке самой шайбы, о чем также отмечается в акте комиссии. Подобные аварии были и раньше с моторами М-87 и после этой аварии с безредукторным мотором М-88. При расследовании их причин комиссиями указывался конструктивный недостаток шайбы, но ТУМАНСКИМ никаких мер для ее усиления не предпринималось. Характерно то, что ТУМАНСКИЙ, утверждая, что причиной этой аварии является плохая сборка, сам немедленно приступил к переконструированию шайбы согласно указаний предыдущих комиссий»<sup>41</sup>.

Как следует из сообщения, руководство завода было более заинтересовано в показухе, чем в реальной доведенности мотора: «Чтобы создать видимость «освоения», ЧЕРНЫШЕВ 8/VII с.г. дал распоряжение установить к 15/VII два мотора М-88 на скоростной бомбардировщик, чтобы 17/VII лететь на нем в Москву рапортовать активу НКВД о выполнении задания Правительства. В результате спешки с их установкой и опробованием 16/VII во время пробного полета при посадке бомбардировщик разбит. Сорвано шасси, погнуты винты мотора, поломаны крылья и фюзеляж. Машина без моторов стоит 750 тысяч рублей»<sup>42</sup>.

Но наиболее примечательный случай коррупции приводится ниже: «Парторг ЦК ВКП (б) т. СЕМИН, чтобы опять «расшевелить» руководство завода позвонил 11 июля г. главному инженеру КОНОНЕНКО [и] заявил: «...Через два дня к нам опять приезжает тов. Н. С. ХРУЩЕВ, нужно подтянуться, а то вновь будут неприятности». КОНОНЕНКО, повесив трубку, тут же высказался: «Вот несчастье, что нам делать? Хорошо бы сейчас зарядить до от-

каза М-1 и бежать, бежать, пока бензин не кончится, а потом зарыться куда-нибудь, чтобы не нашли. Ведь ничего по его указаниям не сделано ...», – и тут же бросился перепроверять правдоподобность сообщения СЕМИНА. Узнав каким-то путем, что это сообщение неправдоподобно, КОНОНЕНКО, успокоившись, пустил в адрес СЕМИНА такую фразу: «Вот черт, только людей пугает...»<sup>43</sup>.

Информация, содержащаяся в данном сообщении в тот же день была также направлена наркомом внутренних дел СССР Л.П. Берия.

Дальнейшие подробности поведения «красных инженеров», ответственных за авиамотор М-88 можно найти в Докладной записке заместителя наркома внутренних дел УССР Н.Д. Горлинского первому секретарю ЦК КП(б)У Н.С. Хрущеву о ходе госиспытаний авиамотора М-88 на заводе № 29 в гор. Запорожье от 27 октября 1939 г. «Начиная с мая месяца с. г. до сегодняшнего дня, главный инженер завода КОНОНЕНКО и ТУМАНСКИЙ занимались обманом, докладывая Правительству о готовности модификации мотора». Приехавшей на завод 30 сентября госкомиссии С.К. Туманским был предъявлен на госиспытания мотор М-88 № 88091, который с первых же часов работы обнаружил серьезные дефекты. Только на первом 10-ти часовом этапе мотор дал 50 перебоев в работе. 10 октября на госиспытания был поставлен второй мотор № 88092, который начал давать такие же перебои. Таким образом, госиспытания сорвались. Комиссия предложила подготовить к испытаниям третий мотор, устранив в нем обнаруженные дефекты. В докладной записке по этому поводу сообщается: «При расследовании этих фактов установлено, что срыв госиспытаний произошел исключительно по вине ТУМАНСКОГО, КОНОНЕНКО и руководства опытного от делом. Предъявляемые госкомиссии моторы были поставлены на испытания без предварительной проверки в опытном отделе, ни один из них перед предъявлением длительных испытаний не проходил. На кратковременных испытаниях в моторе имели место все дефекты, обнаруженные во время госиспытаний, но к изучению их причин и устранения никаких мер принято не было, так как они считались несущественными. Когда же из-за этих «несущественных» дефектов были сорваны испытания, начальник опытного отдела СТЕФАНОВ и ведущий инженер ГАНЗБУРГ заявили госкомиссии, что во время предварительных испытаний никаких дефектов в моторах не было». Также выяснилось, что «в самом

<sup>41</sup> Радянські органи державної безпеки у 1939 – червні 1941 р.: документи ГДА СБ України. С. 702.

<sup>42</sup> Там же.

<sup>43</sup> Там же. С. 703.

начале испытаний ТУМАНСКИЙ выехал в Москву (где пробыл до 12 октября), поручив руководство испытаниями своему малосведущему заместителю ЛИФШИЦУ, который, имея в это время путевку на курорт, занимался больше своим отъездом в отпуск, чем испытанием моторов»<sup>44</sup>. По существу изложенного, также как и в предыдущем случае, был поставлен в известность НКВД СССР.

Завод № 29 выпускал мотор М-88 до июля 1940 г. Из-за выявленных конструктивных дефектов, которые приводили к авариям, вынужденным посадкам и выводили самолеты из строя на продолжительное время их серийное производство было прекращено. 27 октября того же года директор завода Лукин и главный конструктор Е.В. Урманский докладной запиской за № 3393 на имя наркома авиационной промышленности А.И. Шахурина и начальника УВВС Красной Армии П.В. Рычагова донесли об устранении в моторе имевшихся дефектов и о модифицировании ряда узлов мотора, присвоив на основании этого мотору литер «Б» М-88Б. Постановлением Комитета Обороны при СНК СССР № 422 сс «О возобновлении выпуска авиационных моторов М-88 производства завода № 29» от 13 ноября 1940 г. они снова запускались в серию<sup>45</sup>.

Но, несмотря на рапорты в высокие инстанции и бодрые заверения авиапромовских чиновников, ситуация оставалась напряженной, о чем свидетельствуют материалы докладной записки заместителя наркома внутренних дел УССР С.Р. Савченко первому секретарю ЦК КП(б)У Н.С. Хрущеву о выпуске на авиамоторном заводе № 29 в г. Запорожье недоброкачественной продукции от 19 июня 1941 г.: «Однако в процессе проводившихся заводских испытаний мотор М-88Б имел и продолжает иметь тождественные дефекты мотору М-88. Таким образом, указанные в докладной записке директора и главного конструктора завода № 29 дефекты не только не устранены, а в значительной степени увеличены, а модификация отдельных деталей, на основании которой присвоен мотору литер «Б» М-88Б, положительных результатов не дала». Также сообщалось, что «как у дирекции, так и у значительной части руководящего инженерно-технического состава в борьбе за устранение указанных дефектов существует узко ведомственная практика – свалить всю вину на неправильную эксплуатацию моторов летным составом в авиачастях и на дефекты самолетов само-

летостроительных заводов». У бытки от брака за 1940 год составили 24.319 тысяч рублей, а с января по 1 июня 1941 года – 7.660 тысяч рублей. С.Р. Савченко отмечал следующее: «По заявлению старшего военпреда ГУ ВВС КА – военинженера 2-го ранга МАНУХОВА выпуск дефектных моторов заводом № 29 происходит в основном по конструктивным и техническим недоработкам узлов и деталей мотора и не менее 30% дефектных моторов являются результатом грубого нарушения технологического процесса и технической дисциплины, ведущих к массовому браку ответственных деталей и узлов мотора». Указывалось, что «по заявлению командира 4-го корпуса ВВС тов. СУ ДЕЦ в вверенных ему частях из числа 30% небоеспособных в данное время самолетов большинство потерпели аварии в виде вынужденных посадок, в ряде случаев с травматическими повреждениями летного состава, а в 1941 году имело место 7 крупных аварий с человеческими жертвами, из них в двух случаях погибли оба состава экипажа. 21-го марта 1941 г. при выполнении тактических задач три самолета ДБ-3Ф 22-й авиадивизии на территории Сталинской области разбились, и 6 человек летного состава этих самолетов погибли». В 90 и 93 полках 18-й авиадивизии КОВО с самолетами ДБ-3Ф с моторами М-87 и М-88 по причине дефектов нагнетателя моторов весь зимний период 1940-1941 г. полеты не производились и они приступили к выполнению летной программы только в мае. Замена нагнетателей заводом № 29 началась только с 25 февраля 1941 г., причем в процессе замены нагнетателей выявился новый дефект колец «РАЙТ» и цилиндров на этих же моторах. Таких моторов в обоих полках подлежало ремонту 179, из них 97 подлежали к отправке в Воронежские мастерские для хромирования цилиндров и замены колец «РАЙТ»<sup>46</sup>.

Обратимся к судьбам упомянутых в приведенных документах главных конструкторов С.К. Туманского (1901-1973) и Е.В. Урманского (1900-1981). Возникает предположение, что они были сурово наказаны за обман руководства страны и за запуск в серию недоработанных авиамоторов, эксплуатация которых привела к срыву боеготовности ряда авиачастей и человеческим жертвам (о чем и сообщали регулярно в инстанции органы НКВД). Но деталями их биографии данное обстоятельство не подтверждается. С.К. Туманского отстранили от должности и вернули на прежнее место работы – в Центральный институт авиационного моторостроения (ЦИАМ) им. П.И. Баранова. Уже в марте

<sup>44</sup> Радянські органи державної безпеки у 1939 – червні 1941 р.: документи ГДА СБ України. С. 797-798.

<sup>45</sup> ГАРФ. Ф. 8418. Оп. 24. Д. 732. Л. 1.

<sup>46</sup> Радянські органи державної безпеки у 1939 – червні 1941 р.: документи ГДА СБ України. С. 939-943.

1941 г. его пригласил М.М. Громов в только что организованный Летно-исследовательский институт НКАП. А в феврале 1943 г. С.К. Туманский принял предложение А.А. Микулина перейти к нему на должность заместителя главного конструктора (позже он сменил последнего на посту главного конструктора завода № 300 в Москве). Е.В. Урмин, пришедший на завод № 29 осенью 1940 г., благополучно трудился на нем в той же должности, вплоть до начала войны с Германией, и позже, в эвакуации в Омске, а в мае 1944 г. его перевели в Москву, где он стал главным конструктором ОКБ-41, которое занималось моторами малой мощности<sup>47</sup>. Как уже упоминалось выше, С.К. Туманский прибыл на завод № 29 из того же самого института – ЦИАМ, что и Е.В. Урмин (а несколько позднее – и убыл туда же). Интересно мнение последнего о положении дел в этом институте, где до прихода на завод № 29 он трудился в должности начальника КБ-5, изложенное им в письме от 17 марта 1940 г. в ЦК ВКП(б) на имя г-на М. Маленкова: «Громоздкость и даже случайность всей организации, неудачный подбор руководства (за 10 лет сменилось 10 начальников института, из коих 8 оказались вредителями, а другие как техники так слабы, что не могут не только руководить, но и понять даже основную часть работ) – характеризуют ЦИАМ»<sup>48</sup>. Итак, благополучно избежав каких-либо репрессий, С.К. Туманский отделался сменой места работы с понижением в должности, а Е.В. Урмина и это не коснулось.

О механизме инспирирования реального преследования коллег, путем передачи на них материалов в инстанции, сообщил в мемуарах Е.Г. Адлер, назначенный Главным конструктором завода № 47 в г. Ленинграде, куда он прибыл внедряя самолет УТ-3 конструкции А.С. Яковлева. В частности, он рассказал о серьезном конфликте с директором этого завода П.П. Скарандаевым и с другим главным конструктором – г-ном И. Бакшаевым: «В Ленинграде меня не ждали. Доброта и чуткость Скарандаева оказались напускными. Затевалась склока. Потерпев в ЦАГИ фиаско со своим макетом, Бакшаев затеял интригу с целью перехватить УТ-3 у Яковлева. Вместе со Скарандаевым они сочинили письмо в ЦК партии, обвиняя Яковлева ни больше, ни меньше, чем во вредительстве. В том, что он протаскил в серию УТ-3, предназначенный в тренировке летного состава в бомбометании только с горизонтального полета, тогда как немцы давно и широко практикуют бомбометание с пикирова-

ния. Бакшаев придумал всего лишь оснастить УТ-3 воздушными тормозными щитками и простейшим прицелом, но переименовать его в УТПБ и таким образом вместо Яковлева стать главным конструктором этого самолета. Пока я ездил в Москву, заговорщики перебросили всех конструкторов на эту работу. УТПБ расшифровывалась так: учебно-тренировочный пикирующий бомбардировщик. Как я узнал позже, Яковлев был в курсе дела, поскольку это ключное письмо из ЦК попало в его руки»<sup>49</sup>.

Нельзя пройти и мимо «Дела Голосова-Репкина». В середине августа 1940 г. А.И. Шахурин направил на имя секретаря ЦК ВКП(б) г-на М. Маленкова материалы, связанные с деятельностью группы авантюристов Голосова-Репкина, действовавших при поддержке инструктора ЦК ВКП(б) Положинцева и имитировавших научно-исследовательскую работу в интересах ВВС, которые около года не производя абсолютно никаких работ, присвоили 70 тыс. рублей, отпущенных Первым главным (Самолетостроительным) управлением НКАП, «одолжили» 16 тыс. рублей в Московской Пролетарской дивизии и требовали от НКАПа еще 550 тыс. рублей! Поражает не сам факт аферы этой группы как таковой, а то обстоятельство, что, в течение пяти предшествующих лет, незаконно присвоивший себе форму майора РККА мошенник Голосов благополучно сумел «проработать» на десяти (!) оборонных объектах СССР. С 1939 г. он «ознакомился» и с работой КБ-29 и трех заводов (№№ 22, 81, 145) НКАП<sup>50</sup>.

Таким образом, сама управленческая система в СССР того периода и механизмы принятия решений в ряде случаев способствовали парадоксальному сочетанию нагнетанию напряженности с обстановкой практически полной вседозволенности для отдельных лиц. Еще в 2004 г. исследователь деятельности конструктора Н.Н. Поликарпова В.П. Иванов обратил внимание, что, вплоть до весны 1940 г., дирекция авиазавода № 21 в Горьком – одного из ведущих в СССР – в течение полугодия игнорировала в отношении нового самолета-истребителя И-180 все приказы главка, наркомата, командования ВВС, постановления Комитета Обороны при СНК СССР: «Удивительно, что все действия дирекции оставались безнаказанными, и это в ту эпоху, когда директоров других заводов даже за небольшие отступления от программ выпуска боевой техники снимали с должности и даже репрес-

<sup>47</sup> Котельников В.Р. Отечественные авиационные поршневыми моторы 1910-2009. – М., 2010. С. 322-328.

<sup>48</sup> РГАЭ. Ф. 8044. Оп.1. Д. 392. Л. 139.

<sup>49</sup> Адлер Е.Г. Земля и небо. Записки авиаконструктора. М., 2004. С. 73. 82-83.

<sup>50</sup> РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 401. Л. 233-238.

сировали»<sup>51</sup>. И напротив, некоторые должностные лица из руководящих структур НКАПа, пользуясь связями в «верхах», могли избежать наказания даже за допущенные серьезные недоработки.

Все вышесказанное относится и к ситуации с низким качеством новой авиатехники, которая поступала в авиачасти накануне войны. Так, в письме командующего ВВС Московского военного округа генерал-лейтенанта авиации П.И. Пумпура и генерал-майора авиации Д.Д. Грендаля от 22 апреля 1941 г. замнаркома авиапромышленности П.В. Дементьеву по поводу темпов поступления для участия в воздушном параде 1 мая 1941 г. самолетов ЛАГГ-3 и Пе-2 сообщалось, что темпы поступления их в части и медлительность в устранении дефектов «ставит под угрозу срыва проведение тренировок и самого воздушного парада»<sup>52</sup>. А в докладной записке начальника 3 от дела ЗапОВО майора госбезопасности П.Г. Бегмы секретарю ЦК КП(б)Б П.К. Пономаренко о дефектах самолетов МИГ-1 и МИГ-3 от 17 июня 1941 г., в частности, сообщалось: «Один из лучших и опытных летчиков истребителей (летает на истребителях 11 лет) ВВС ЗапОВО, освоивший самолет МИГ-3 на боевое применение, командир 124 истребительного полка майор Полушин говорит: «Самолет МИГ-1 – МИГ-3 содержит целый ряд заводских и конструктивных дефектов». Он же сказал: «Среднему летчику овладеть техникой пилотирования на самолете МИГ-1 – МИГ-3 трудно и не без риска для жизни». Также указывалось: «Сложность пилотирования самолета МИГ-1 – МИГ-3 и наличие в нем производственных дефектов вызывает недоверие к самолету, на основании чего даже старые опытные летчики истребители боятся летать на них». Из 240 поставлен-

ных в три истребительных полка 9-ой смешанной авиационной дивизии МИГ-1 и МИГ-3 к 12.6.41 г. осталось только 85-90 исправных, но и на них было опасно летать и применять оружие»<sup>53</sup>.

Таким образом, мы можем сделать вывод о массовых случаях коррупции в советской оборонной промышленности как минимум с первой половины 1930-х гг. до начала Великой Отечественной войны. Помимо документов прочих ведомств, часть из них нашла отражение и в документах отечественных спецслужб. К сожалению, тенденция к появлению помимо «вертикальных» связей жестко централизованной командно-административной системы и связей «горизонтальных», основанных на клановых принципах, слабо рассмотрена в отечественной исторической науке<sup>54</sup>. А ведь, помимо прочих негативных обстоятельств, коррупция была важным элементом, объективно ослаблявших оборонный потенциал СССР накануне тяжелых испытаний войной.

<sup>53</sup> Накануне: Западный особый военный округ (конец 1939 г. – 1941 г.): док. и материалы / сост.: В.И. Адамушко [и др.]. – Минск: Национальный архив Республики Беларусь, 2007. С. 380-381. Об обстоятельствах выдвижения А.И. Микояна в качестве конструктора и о межведомственной борьбе между ВВС КА и НКАП по поводу избегания ответственности за дефекты самолета МиГ – самого массового самолета нового типа накануне войны с Германией – см. подробнее: Степанов А.С. Органы госбезопасности и наркомат авиационной промышленности накануне Великой Отечественной войны. — Исторические чтения на Лубянке 2009 год. М., 2010. С. 85-88, 90-94.

<sup>54</sup> Отметим, что примерами немногочисленных работ о моделях и принципах формировании клановых связей в ведомствах СССР 1920-х — 1930-х годов можно считать исследования, рассказывающие об истории создания ряда «чекистских» кланов в органах ОГПУ-НКВД СССР (см. — Папчинский А.А., Тумшиш М.А. Щит, расколотый мечом. НКВД против ВЧК. — М., 2001; Тумшиш М.А., Золотарев В.А. Евреи в НКВД СССР 1936-1938 гг. Опыт биографического словаря. Самара, 2012. С. 37-38. Так, в последнем исследовании, авторами было выявлено около 39 родственных кланов, когда в органах ВЧК-ОГПУ-НКВД вместе служили братья, сестры и жены).

<sup>51</sup> Иванов В.П. Самолеты Н.Н. Поликарпова. СПб., 2004. С. 326.

<sup>52</sup> РГАЭ. Ф. 8044. Оп. 1. Д. 651. Л. 209-211.

## Библиография:

1. Адлер Е.Г. Земля и небо. Записки авиаконструктора. М., 2004.
2. Демидов А.М. Деятельность органов государственной безопасности в сфере экономики в годы Великой Отечественной войны. — Исторические чтения на Лубянке. 2000 год.
3. Зенькович Н.А. Самые закрытые люди. Энциклопедия биографий. — М., 2004.
4. Иванов В.П. Самолеты Н.Н. Поликарпова. СПб., 2004.
5. Котельников В.Р. Отечественные авиационные поршневого моторы 1910-2009. — М., 2010.
6. Куманев Г. А. Говорят сталинские наркомы. Смоленск, 2005.
7. Мухин М.Ю. Источники по развитию военной промышленности СССР в 1921 — 1941 годах (обзор). — Отечественная история. 1996. № 4.
8. Отечественные спецслужбы накануне и в годы Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. — Москва. Великий Новгород, 2001.
9. Папчинский А.А., Тумшиш М.А. Щит, расколотый мечом. НКВД против ВЧК. — М., 2001.

10. Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 20-50-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. — М., 1996.
11. Степанов А.С. Органы госбезопасности и наркомат авиационной промышленности накануне Великой Отечественной войны. — Исторические чтения на Лубянке 2009 год. М., 2010.
12. Султанов И. Взлет и падение авиаконструктора Сильванского — Крылья Родины. 1995. № 9.
13. Тумшис М.А., Золотарев В.А. Евреи в НКВД СССР 1936-1938 гг. Опыт биографического словаря. Самара, 2012.
14. Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР (1938-1950 гг.). М., 1978.

## **References:**

1. Adler E.G. Zemlya i nebo. Zapiski aviakonstruktora. М., 2004.
2. Demidov A.M. Deyatel'nost' organov gosudarstvennoy bezopasnosti v sfere ekonomiki v gody Velikoy Otechestvennoy voyny. — Istoricheskie chteniya na Lubyanke. 2000 god.
3. Zen'kovich N.A. Samey zakrytye lyudi. Enciklopediya biografiy. — М., 2004. Ivanov V.P. Samolety N.N. Polikarpova. SPb., 2004.
4. Kotel'nikov V.R. Otechestvennye aviacionnye porshnevyye motory 1910-2009. — М., 2010.
5. Kumanev G. A. Govoryat stalinskie narkomy. Smolensk, 2005.
6. Muhin M.Yu. Istochniki po razvitiyu voennoy promyshlennosti SSSR v 1921 — 1941 godah (obzor) — Otechestvennaya istoriya. 1996. № 4.
7. Otechestvennye spetssluzhby nakanune i v gody Velikoy Otechestvennoy voyny 1941-1945 gg. — Moskva. Velikiy Novgorod, 2001.
8. Papchinskiy A.A., Tumshis M.A. Schit, raskoloty mehom. NKVD protiv VChK. — М., 2001.
9. Simonov N.S. Voенно-promyshlennyy kompleks SSSR v 20-50-e gody: tempy ekonomicheskogo rosta, struktura, organizaciya proizvodstva i upravlenie. — М., 1996.
10. Stepanov A.S. Organy gosbezopasnosti i narkomat aviacionnoy promyshlennosti nakanune Velikoy Otechestvennoy voyny. — Istoricheskie chteniya na Lubyanke 2009 god. М., 2010.
11. Sultanov I. Vzlet i padenie aviakonstruktora Sil'vanskogo — Kryl'ya Rodiny. 1995. № 9.
12. Tumshis M.A., Zolotarev V.A. Evrei v NKVD SSSR 1936-1938 gg. Opyt biograficheskogo slovarya. Samara, 2012.
13. Shavrov V.B. Istoriya konstrukciy samoletov v SSSR (1938-1950 gg.). М., 1978.