

ПОСЛЕВОЕННАЯ СМЕНА ПАРАДИГМЫ РАЗВИТИЯ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

Окончание Второй мировой войны не привело, как известно, к установлению прочного, основанного на принципах мирного сосуществования мирового порядка. Практически сразу же началась конфронтация между вчерашними союзниками по антигитлеровской коалиции, вошедшая в историю как «холодная война». В начавшемся противостоянии и СССР, и США огромное значение придавали авиации.

Было бы неверно утверждать, что в нашей стране не разрабатывались реактивные двигатели. Еще в конце 30-ых гг. на специально построенных самолетах были установлены реактивные двигатели конструкторов А.М. Исаева и Л.С. Душкина. В 1940 г. был совершен первый в СССР реактивный полет на ракетоплане СК-9 (конструктор С.П. Королев, летчик В. Федоров). Уже в ходе Великой Отечественной войны летчик Г. Бахчиванджи совершил испытательный полет на реактивном самолете конструкции В.Ф. Болховитинова. Но после того как летом 1942 г. во время испытательного полета произошла катастрофа, в которой капитан Бахчиванджи погиб, испытания реактивных самолетов были прекращены.

В то же время в 1944 г. в Германии начался серийный выпуск реактивных самолетов Мессершмитт-262, Мессершмитт-163, Хенкель-162, Арадо-234. До конца войны на фронт поступило 879 таких самолетов. С 1945 г. в США и Великобритании также начался серийный выпуск реактивных самолетов, в том числе реактивных бомбардировщиков В-47, В-52, реактивного истребителя Локхид-80, ночного истребителя Р-61. А в СССР до 1950 г. основными истребителями были поршневые Як-3, Як-9, Ла-5, основными фронтовыми бомбардировщиками были Пе-2 и Ту-2, дальнего бомбардировщика не было вообще.

Можно сделать вывод о том, что в 1945-46 гг. ВВС СССР имели морально и физически устаревший, технически ненадежный самолетный парк. Руководство Народного комиссариата авиационной промышленности и ВВС СССР не уделяло должного внимания работам по созданию реактивных самолетов, ракетного вооружения и радиолокации.

Реакцией на такое положение вещей со стороны политического руководства СССР стало «авиационное дело». В 1946 г. были осуждены главнокомандующий ВВС, главный маршал авиации, дважды Герой Советского Союза А.А. Новиков (5 лет тюремного

заклучения), нарком авиационной промышленности, генерал-полковник, Герой Социалистического Труда А.И. Шахурин (7 лет), член Военного Совета ВВС, генерал-полковник А.К. Репин (6 лет), начальник Главного управления заказов ВВС, генерал-лейтенант Н.П. Селезнев (6 лет), начальники отделов ЦК ВКП (б) А.В. Будников (2 года) и Г.М. Григорьян (2 года). В постсоветское время это дело стало объектом многих спекуляций. Одни исследователи вину возлагали на И.В. Сталина, который, с одной стороны, опасался роста влияния военных после победы над Гитлером, а с другой стороны, боялся новой возможной войны с США и поэтому нуждался в этих военных-победителях. Поэтому и осуждены они были не по 58-й статье, как враги народа, а как лица, допустившие выпуск, приемку и направление в боевые части самолетов, имеющих дефекты. Некоторые историки объясняли арест А.А. Новикова стремлением добиться от него компромата на Маршала Советского Союза Г.К. Жукова и объясняли данную Главным маршалом авиации резко отрицательную характеристику «маршалу Победы» пытками и принуждением со стороны следователей МГБ СССР. Есть версия, что в аресте А.А. Новикова был виновен генерал-майор В.И. Сталин, доложивший своему отцу о низком качестве самолета Як-9 с мотором М-107. Самолет этот не прошел государственных испытаний, но с подачи А.А. Новикова был пущен в крупную серию. Воевать на нем было очень трудно, и в августе 1945 г. Главному маршалу авиации был объявлен выговор. Отстранен же от должности и арестован он был в марте 1946 г., после выводов государственной комиссии по проверке деятельности ВВС и его главнокомандующего, в состав которой входили член Политбюро ЦК ВКП (б) Г.М. Маленков, Маршалы Советского Союза Г.К. Жуков и А.М. Василевский, генерал армии С.М. Штеменко, генерал-полковники авиации С.И. Руденко, К.А. Вершинин и В.А. Судец, генерал-полковник И.В. Шикин.

И.В. Сталин на совещании с руководителями оборонной промышленности 30 апреля 1951 г. обвинил А.А. Новикова и А.И. Шахурин в том, что они из ведомственных соображений преднамеренно тормозили развитие советской реактивной авиации. Они сговорились между собой, что А.И. Шахурин будет выполнять программу по серийному выпуску поршневых самолетов, а А.А. Новикову не придется переучивать людей летать на реактивных самолетах. Помимо этого, А.И. Шахурин предлагал вместо разработок собственных реактивных самолетов копировать на советских авиазаводах немецкий Me-262. Это и послужило причиной отставки его с поста народного комиссара авиационной промышленности и назначения на эту должность генерал-лейтенанта инженерно-технической службы, Героя Социалистического Труда М.В. Хруничева.

Именно с его именем связан переход советской авиации с поршневой на реактивную. Ему удалось привлечь лучшие научные кадры СССР для решения проблем, связанных с теорией реактивного двигателя, с устойчивостью и прочностью реактивных самолетов.

В апреле 1946 г. СМ СССР объявил конкурс на создание реактивной техники.

Советский авиаконструктор А.С. Яковлев выделял три начальных этапа в развитии реактивного самолетостроения:

- 1) самолеты Як-15 и МиГ-9 с иностранными двигателями Jumo-004 и BMW-003;
- 2) истребитель МиГ-15 с двигателем РД-45, истребители Ла-15 и Як-23 с двигателем РД-500, бомбардировщики Ил-28 и Ту-14 с двигателем РД-45;
- 3) истребитель МиГ-19, истребитель-перехватчик Як-25, бомбардировщик Ту-16.

Прототипом МиГ-9 был турбореактивный истребитель И-300, отличавшийся хорошими летными характеристиками: максимальная скорость 910 км/час, время подъема на высоту 5000 м – 4 мин., практический потолок – 13000 м, дальность полета – 820 км, пушка калибра 57 мм или 37 мм и две пушки калибра 23 мм. Производство малой серии из 10 самолетов было поручено Куйбышевскому заводу № 1 им. Сталина (приказ министра авиационной промышленности № 581 от 28 августа 1946 г.). Завод в это время выпускал бомбардировщики Ту-2. Директору завода генерал-майору инженерно-авиационной службы, Герою Социалистического Труда В.Я. Литвинову было выделено средств на 15 самолетов и разрешено временно прекратить выпуск Ту-2 и агрегатов для двигателей РД-10. Главному авиаконструктору ОКБ-155 А.И. Микояну было поручено направить на завод заместителя главного конструктора А.Г. Брунова и 25 ведущих конструкторов и плановиков. Во время сборки самолетов на заводе непосредственно находились А.И. Микоян и М.И. Гуревич. Огромную помощь в снабжении завода материалами и комплектующими оказывал заместитель министра авиационной промышленности П.В. Дементьев. Через 41 день после начала работ 10 реактивных истребителей И-300 были собраны и отправлены на станцию Раменское для участия в параде на Красной площади в Москве. Работа над малой серией И-300 была уникальна по своим чрезвычайно коротким срокам и огромному объему. Но сам завод № 1 оказался в убытке. Вместо 2 млн руб. установленной отпускной цены за один самолет завод потратил на 1 машину 2721501 руб. Пять самолетов так и остались несобранными из-за отсутствия двигателей, радиоприемников и пушек.

Заместитель министра ВС СССР генерал армии Н.А. Булганин, министр авиационной промышленности М.В. Хруничев и главком ВВС маршал авиации К.А. Вершинин в письме к И.В. Сталину отмечали, что И-300 наиболее удачно отвечает

боевым требованиям в части вооружения, скорости, дальности и продолжительности полета. В то же время этот самолет сложен в освоении в части взлетно-посадочных свойств. Они предлагали довести И-300 как боевой вариант и провести полномасштабные войсковые испытания, для чего выпустить серию из 50 самолетов.

Еще в процессе создания первой серии И-300 выяснилось несоответствие конструкции самолета уровню технологии серийного производства. Решено было пересмотреть конструкцию фюзеляжа и подготовить новую серийную документацию. Документация (теперь истребитель назывался МиГ-9) была доставлена из ОКБ-155 на завод, на заводе № 1 изготовили плазово-шаблонную оснастку и специальную оснастку первой очереди. В марте 1947 г. 48 реактивных истребителей МиГ-9 были отправлены с завода в Раменское и 1 самолет в ОКБ-155.

1 мая 1947 г. состоялся пролет советских реактивных самолетов над Красной площадью. Появление у Советского Союза в кратчайшие сроки большого числа реактивной техники было шоком для противоборствующей стороны. Однако у МиГ-9 главнокомандующий ВВС маршал авиации К.А. Вершинин нашел 37 дефектов, в связи с чем заводу № 1 было предложено выпускать самолеты с конструктивными изменениями. Выпуск самолетов МиГ-9 был приостановлен 16 мая 1947 г. и возобновлен в июле 1947 г. Всего же в 1947 г. Куйбышевский завод № 1 им. Сталина выпустил 292 реактивных истребителя, а в 1948 г. – 302.

Работники завода № 1 не только выпускали самолеты, но и ездили в специальные командировки в воинские части для оказания помощи летчикам в освоении МиГ-9. Проблемы, с которыми столкнулись заводские специалисты, были не только в конструктивных недостатках самолета, но и в нежелании и боязни летчиков реактивной техники. Необычные контуры самолета, неприятие новых специфических правил обслуживания реактивных истребителей в сравнении с поршневыми, отсутствие практических летных навыков приводили к частым авариям и неполадкам техники. В штабе 14-й воздушной армии в январе 1948 г. самолету дали самую отрицательную характеристику. Однако когда заместитель начальника эксплуатационно-ремонтного отдела завода № 1 Абрамзон поинтересовался количеством выполненных на МиГ-9 летных часов, то оказалось, что был сделан всего один полет! Большинство МиГов с ноября 1947 г. стояли под открытым небом при проливных дождях, двигатели покрылись ржавчиной, а на деталях из электрона появилась коррозия. Инженерная служба утверждала, что штаты на МиГ-9 не утверждены, техники могут обслужить не более 30 % машин.

Прибывшая с завода № 1 бригада рабочих сумела переломить отношение к самолету. Были опробованы двигатели и шасси, устранена с деталей ржавчина, техников обучили обслуживать самостоятельно РД-20, все командиры эскадрилий совершили самостоятельный полет на МиГ-9.

В частях 11-го истребительного авиационного корпуса была схожая обстановка. Самолеты не эксплуатировались из-за недоверия летчиков к технике по причине тугого хода сектора газа. Бригада рабочих завода № 1 (бригадир Зеленухин) устранила недостатки. Через 9 дней после ее прибытия начались полеты. Сначала в воздух поднялся летчик-инструктор, затем 8 летчиков во главе с командиром корпуса, все командиры полков и эскадрилий.

Несмотря на то, что недоверие к МиГ-9 исчезло, все же стоит отметить, что самолет был очень сложен в пилотировании и мог быть освоен только опытными летчиками. Если при разбеге и взлете самолет был устойчив, то на рулении плохо управлялся. Тормозная система была недостаточно эффективна, большие нагрузки возникали на виражах. Но к плюсам самолета военные отнесли удобную компоновку приборов, хороший обзор и возможность продолжения полета на одном двигателе.

Все недостатки были учтены инженерами завода № 1, которые внесли изменения в конструкцию фюзеляжного обтекателя в зоне сопел двигателей, усилили лонжероны крыла и фюзеляжа, хвостовое оперение, щитки шасси, тягу управления, уменьшили нагрузку на ручку управления, увеличили площадь киля.

К трудностям смены парадигмы развития советской авиации в послевоенные годы надо отнести также сбои в поставке оборудования и комплектующих узлов и агрегатов. Доходило до абсурда, когда военпредам сдавали самолеты без пушек или с макетным вооружением. Весь 1947 г. перебои возникали с поставками двигателей РД-20, радиополукомпасов, маслорадиаторов.

В 1948 г. выпуск самолетов МиГ-9 вновь был остановлен из-за отсутствия на них бронестекла, катапульты, прицела. 70 истребителей были возвращены на завод для доработки и устранения недостатков. Впрочем, вряд ли можно винить специалистов завода № 1 в указанных недостатках. Самолеты с 1 сентября 1947 г. выпускались с фонарями, предназначенными для установки на них бронестекла. Однако минхимпром не обеспечил своевременную поставку бронестекол. Чертежи катапультного кресла были переданы заводу только в феврале 1947 г. Прицелы на пушку стали поступать на завод только с марта 1948 г.

Коллектив завода № 1 старался доработать уже выпущенные самолеты: на пушки установили глушители, заменили старый прицел на новый улучшенный, усилили обшивку крыла, заменили деревянные обтекатели на хвостовом оперении, перекрасили самолеты краской, пригодной для высоких скоростей полета. Но из ВВС продолжали поступать жалобы и рекламации. Министр государственного контроля генерал-полковник Л.З. Мехлис не преминул обвинить руководство авиапрома в поставке недоброкачественных реактивных самолетов МиГ-9. М.В. Хруничев направил в адрес В.М. Молотова, Н.А. Булганина и М.З. Сабурова доклад, в котором обстоятельно ответил на все обвинения Л.З. Мехлиса. В итоге, было принято соломоново решение: недостатки МиГ-9 объясняются не оплошностью конструкторов и производителей, а условиями его производства – отсутствием двигателя с большой тягой. Поэтому серийный выпуск самолета МиГ-9 прекратить, но завод № 1 продолжает его выпускать для сохранения темпов перевооружения ВВС реактивными истребителями. В декабре 1948 г. последние 4 МиГ-9 были сданы ВВС. Общий выпуск самолетов за 1946-48 гг. составил 602 единицы.

Благодаря МиГ-9 был приобретен большой опыт по проектированию, производству и доработке реактивных истребителей. На смену ему пришел МиГ-15, получивший признание у летчиков всего мира и ставший одним из лучших самолетов XX века. И вновь Куйбышевскому заводу № 1 им. Сталина поручили освоить производство фронтового истребителя. 713 самолетов МиГ-15 вышли с завода. Затем пришел черед МиГ-17 (завод выпустил 392 истребителя), первого советского реактивного фронтового бомбардировщика Ил-28 (на заводе изготовлено 50 машин), реактивного многоцелевого самолета Ту-16 (выпущено 545 самолетов).

Итак, благодаря твердой позиции, занятой руководством страны в первые послевоенные годы, удалось изменить парадигму развития отечественной авиации и перевести ее к 1952 г. с поршневой на реактивную тягу. В кратчайшие сроки советские конструкторы разработали, а авиапром произвел первые отечественные реактивные истребители МиГ-9 и Як-15. Затем был создан реактивный бомбардировщик Ил-28 с радиусом действия 650 км и скоростью 900 км/час. Наконец, в 1952 г. в разгар Корейской войны в серию был пущен реактивный стратегический бомбардировщик Ту-16 с дальностью полета 4000 км и скоростью 1000 км/час. Появление этого самолета отбило охоту у американских «ястребов» рассматривать вопрос о применении атомного оружия против Китая, ибо теперь советская авиация могла без проблем отбомбиться по любому натовскому союзнику США.

Библиографический список

1. Арлазоров М.С. Артем Микоян. – М.: Молодая гвардия. 1978.
2. Арсеньев Е.В. Самолеты ОКБ им. А.И. Микояна МиГ-9 (И-300, Ф) // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 2001. № 10-12, 2002, № 1-2.
3. Беляков Р.А., Мармен Ж. Самолеты «МиГ» 1939-1995. – М.: АВИКО-ПРЕСС, 1996.
4. Проклов В. Су-9, Су-11 и советский Ме-262 // Авиация и космонавтика вчера, сегодня, завтра. 2005. № 4.
5. Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920-1950-ые годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. – М.: Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 1996.
6. Сироткин В.Г. Сталин, как заставить людей работать? – М.: Алгоритм, 2004.
7. Соболев Д.А. История самолетов мира. – М.: Русское авиационное общество (РУСАВИА), 2001.
8. Феклисов А. Признание разведчика. – М.: ЛГ Информэйшн Групп. ОЛМА-ПРЕСС, 1999.
9. Хлопотов О.Д. История военной авиации. Самолеты реактивного века. – М.: АСТ; СПб.: Полигон. 2005.
10. Яковлев А.С. Советские самолеты. – М.: Наука, 1978.
11. Якубович Н. Летящая батарея. Рассказ об истребителе МиГ-9 // Крылья Родины. 1996, № 4.
12. Якубович Н. Фронтвой бомбардировщик Ил-28 // Крылья Родины, 2003, № 10.