

⁶ Совет министров Российской империи в годы Первой мировой войны. Записи заседаний и переписка. СПб., 1999. С. 114—115; *Крунина Т.Д.* Политический кризис и создание Особого совещания по обороне // Исторические записки. Т. 83. М., 1969. С. 58—75.

⁷ Из истории борьбы в верхах накануне Февральской революции: новые документы / Публ. С.В. Куликова // Русское прошлое. Историко-документальный альманах. Кн. 6. СПб., 1996. С. 162—163.

Евгений Подрепный

Рец. на: М.Ю. Мухин. Поколение «0». Научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы в области реактивной авиации в СССР в годы Великой Отечественной войны. М.: Институт российской истории РАН, 2019. 235 с.

Evgeniy Podrepnyi

*(Institute of International Relations and World History,
National Research Lobachevsky State University of Nizhni Novgorod, Russia)*

Rec. ad op.: M.Yu. Mukhin. Pokoleniye «0». Nauchno-issledovatel'skiye i opytно-konstruktor'skiye raboty v oblasti reaktivnoy aviatsii v SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny. Moscow, 2019

DOI: 10.31857/S086956870012216-8

Новая монография М.Ю. Мухина является, судя по всему, завершением длительной разработки сравнительно малоизученного сюжета¹. Автор впервые сформулировал понятие «нулевого поколения» реактивной авиатехники, которое охватывает все её модели, разрабатывавшиеся в СССР в 1944—1945 гг., т.е. ещё до того, как у советских инженеров и конструкторов появилась возможность ознакомиться с «трофейными» реактивными самолётами Германии и с моделями турбореактивной техники, приобретёнными у недавних союзников по антигитлеровской коалиции. Название родилось на том основании, что традиционно самолёты, сконструированные под использование названных двигателей, объединяют в категорию «первое поколение советских реактивных самолётов». С таким подходом можно соглашаться, его можно оспаривать, но надо признать, что

⁸ *Маклаков В.А.* Власть и общественность на закате старой России (воспоминания современника). Париж, 1936.

⁹ По подсчётам историков, к январю 1917 г. военно-промышленные комитеты выполнили лишь 6—7% полученных заказов: *Маевский И.В.* Экономика русской промышленности в условиях Первой мировой войны. М., 1957. С. 86—93.

рациональные основания в нём присутствуют.

Ранее «нулевое поколение» как исторический феномен не становилось предметом исследования ни у нас, ни за рубежом, поэтому можно только приветствовать работу, закрывающую этот досадный пробел. Нельзя не согласиться с автором в том, что «эти самолёты не стали основой советских ВВС. Они вообще практически не производились сколько-нибудь крупной серией. Но они стали важной вехой развития советской авиации, первым шагом советских реактивных самолётов в небо. На этих машинах советские конструкторы и производственники набирались опыта, осваивали новые технологии и приёмы. Очень сомнительно, что без этой школы “проб и ошибок” состоялось бы то первое реактивное поколение, которое мы знаем» (с. 34).

Хотелось бы отметить разносторонний подход автора к избранному сюжету. Монография затрагивает вопросы истории науки и техники, экономической и социальной истории, в какой-то степени — даже истории государственных учреждений. Это позволило рассмотреть события и тенденции тех лет с разных точек зрения, учитывая взаимовлияние различных факторов и обстоятельств. Перед читателем — не рассказ о самолётах, а повествование о людях, которые эти самолёты создавали.

Классифицировать структуру работы непросто. Каждая глава имеет чёткие хронологические рамки, поэтому на первый взгляд кажется, что книга построена по хронологическому принципу. Однако каждая глава посвящена какому-либо процессу, протекавшему в тот или иной период, поэтому вернее определить построение монографии как проблемно-хронологическое. Структура работы логична и полностью соответствует поставленным автором задачам.

Формально книга включает в себя четыре главы, но изложение собственно исторических сюжетов предварено пространственным вводным разделом, который сам автор поименовал «Вместо предисловия. О чём эта книга». Помимо обязательных и традиционных положений (предмет исследования, хронологические рамки, источниковый корпус и т.п.) этот раздел также содержит подробный обзор истории работ по реактивной авиации в довоенном СССР, а также в 1941—1943 гг. По объёму он вполне сопоставим с каждой из последующих глав, поэтому можно сказать, что монография про «нулевое поколение» начинается с «нулевой главы».

Первую главу («1944 г. «Много званных, но мало избранных»») автор посвятил вопросам формирования «нулевого поколения». Весной 1944 г.

под влиянием разведывательных сведений о бурном развитии реактивной авиации как в странах «оси», так и у союзников в СССР приняли стратегическое решение о форсировании работ в этом направлении. А так как полной ясности о том, какой из типов реактивного движения имеет наибольший потенциал развития, не имелось, последовало распоряжение одновременно работать над целым «веером» разноплановых конструкций. Началась разработка ракетопланов с жидкостным ракетным двигателем (ЖРД); самолётов с поршневыми моторами, на которые ЖРД устанавливались в качестве дополнительных моторов; самолётов с турбореактивными двигателями (ТРД); аэропланов, оснащённых комплексом «двигатель внутреннего сгорания + воздушно-реактивный двигатель компрессионного типа (ВРДК)».

По сути, происходил медленный отсев неудачных направлений и поиск фаворитов. Достаточно быстро стала понятной бесперспективность ракетопланов. Вопрос с турбореактивными самолётами отпал ввиду отсутствия работоспособного ТРД. Однако и самолёты с ВРДК не считались приоритетными: они разрабатывались под комплекс «ВРДК + поршневой мотор ВК-17». Между тем оба компонента представляли собой «сырые» конструкции, добиться от которых стабильной работы не удавалось. На первые позиции в «нулевом поколении» аэропланы с ВРДК вышли только к осени 1944 г., и то не потому, что их испытания шли успешно, а потому что А.С. Яковлев и С.А. Лавочкин, озабоченные серийным выпуском и совершенствованием своих истребителей, рассматривали проекты «полуреактивных» машин с дополнительным ЖРД как низкоприоритетные и изрядно запоздали с началом их испытаний.

Глава вторая («Зима—лето 1945 г. «Останется только один»») описывает финал «реактивной гонки», в ходе которого окончательно решался вопрос о том, какая из моделей «нулевого поколения» будет передана в серийное производство. Рассказывается о подробностях доводки и отладки, на первый взгляд, уже освоенных машин и агрегатов. Каждый раздел главы посвящён процессу мучительных поисков решения той или иной проблемы. Как обеспечить поджигание керосина на большой высоте? Как добиться устойчивого горения в «топке» форсажной камеры? Почему шарикоподшипник компрессора не выдерживает нагрузок? При этом автор отмечает: «Следует постоянно иметь в виду, что проблематика, связанная с работой реактивных двигателей, с управляемостью самолётов с реактивными двигателями, и все тому подобные сюжеты были для советских (впрочем, не только для советских) инженеров тех лет, в известной степени, “табула раса”, и в ряде случаев авиаспециалисты не стеснялись честно признаваться — “мы не знаем, почему это не работает или работает нештатно”. Проблема была в том, что это “незнание” ни в коем случае не рассматривалось как уважительная причина невыполнения задания руководства СССР. Стране нужен был результат, от этого зависели её шансы на победу в геостратегическом противостоянии, и инженеры середины века шли на неизведанное, как бойцы штурмовых инженерно-сапёрных бригад — на пулемёты. Если не хватало теоретических знаний — искали оптимальное решение эмпирически, наощупь. Если не получалось с первого раза — делали со сто первого. Но — делали. Потому что это было нужно стране» (с. 85).

Синхронно рассматривается и порывок уже начавшихся работ над тур-

бореактивными самолётами «первого поколения», так как теперь конструкторам, ведущим опытно-конструкторские и испытательные работы над машинами поколения «нулевого», требовалось не просто решить стоящие перед ними технические проблемы, но решить их раньше запуска в серию турбореактивных самолётов на «трофейных» двигателях. Наконец, летом 1945 г. было принято окончательное решение — работы по «полуреактивным» истребителям в основном свернули, а И-250, оснащённый ВРДК, рекомендовали в серийное производство.

Глава третья («Осень—зима 1945 г. Опоздавшие к взлёту») посвящена... «доводке до кондиции» уже рекомендованного в серию И-250. Рекомендация к серии сама по себе совершенно не означала, что все конструкторские работы по данному проекту завершены и что машина готова к серийному выпуску. И снова конструкторский поиск, и снова — решение технических проблем, которые появлялись вновь и вновь, как отрубленные головы у Лернейской Гидры. Параллельно даётся панорама завершающих работ по ракетным двигателям, продолжавшихся даже после формального прекращения конструкторских работ по «полуреактивным» истребителям. Можно сказать, что в этой главе подводится итог всем усилиям конструкторов и производственников.

Пожалуй, наибольшее значение имеет глава четвёртая («Серия “в никуда”»). Она посвящена попытке серийного производства истребителя И-250, оснащённого поршневым мотором ВК-107 и ВРДК. Однако автор заходит издалека, начав изложение с описания судьбы завода № 381, которому было доверено серийное производство первого советского реактивного самолёта. Рассказана история его эвакуации на Урал, работы на но-

вом месте дислокации и реэвакуации в Москву. На основании тщательного анализа обстоятельств и результатов работы по производству истребителей Ла-5 и Ла-7 автор пришёл к выводу, что на 1945 г. это предприятие могло быть отнесено к числу достаточно успешных. Разумеется, на заводе хватало проблем, характерных для всего советского авиапрома тех лет, однако при сравнении с другими предприятиями он выглядел относительно благополучным.

Однако затем автор описывает детали работ по освоению И-250, и читатель начинает понимать, в каких тяжёлых условиях приходилось решать эту задачу. На заводе не хватало электроэнергии, топлива, продовольствия. В условиях послевоенной конверсии он был обязан параллельно с выполнением военных заказов выполнять программу выпуска ширпотреба. Смежники срывали поставки, рабочие уходили на более «хлебные места», но самолёты, пусть медленно, постоянно отставая от графика, продолжали строиться.

Характерно, что автор не стесняется затрагивать «прозу жизни» — финансовый вопрос. Если во вводной части мы узнаём размеры вознаграждений за разработку новой техники, то в дальнейшем уделяется внимание динамике себестоимости той или иной авиапродукции и стоимости освоения новой авиатехники на заводе № 381. Вообще надо отметить внимание Мухина именно к заводу — численности его персонала, уровню оплаты труда, динамике производственных площадей. Складывается впечатление, что все сюжеты, связанные с «нулевым» поколением, для автора монографии — лишь пьедестал, на который водружён памятник сотрудникам завода, которые в тяжелейших условиях строили первенец советской реактивной авиации, практически вопреки всему!

Неслучайно один из разделов этой главы так и называется — «Непрославленный подвиг».

Сильное впечатление производит раздел «Ненужная правда Коккинаки». Знаменитый лётчик в годы войны стал главным инспектором Наркомата авиапромышленности по качеству, а в 1946 г. возглавил комиссию по рассмотрению ситуации на заводе № 381 и установлению круга лиц, виновных в срыве своевременного освоения И-250. Судя по её материалам, Коккинаки предельно объективно оценивал ситуацию, возлагая основную вину именно на аппарат Министерства авиапромышленности, который не обеспечил завод, выполняющий стратегически важный государственный заказ, даже элементарными ресурсами (топливом и электроэнергией) и безучастно взирал на систематический срыв поставок другими предприятиями авиапромышленности. Однако практических результатов доклад комиссии Коккинаки не имел. Завершается глава историей производства и последующей судьбы войсковой серии И-250. По мнению автора, окончательно судьба единственной модели «нулевого поколения» решилась во втором квартале 1946 г. К этому моменту уже полным ходом выпускались турбореактивные истребители «первого поколения», поэтому доводка И-250 потеряла смысл.

М.Ю. Мухин представил широкую картину истории создания, отладки и серийного производства нескольких моделей советских реактивных самолётов, предшествовавших «первому поколению» турбореактивных истребителей. Монография представляет собой комплексное исследование, основанное на широком круге архивных источников Центрального архива Министерства обороны, Российского государственного архива экономики и Центрального городского архива

Москвы, подавляющее большинство которых впервые вводится в научный оборот. Она написана академическим языком и вносит существенный вклад в изучение как истории науки и техники, так и социально-политической истории СССР середины 1940-х гг.

Примечание

¹ Мухин М.Ю. Работы по созданию реактивной авиатехники в СССР в годы Великой Отечественной войны // Проблемы изучения

военной истории: сборник статей Третьей всероссийской научной конференции с международным участием. Самара, 2015. С. 265—271; Мухин М.Ю. Советская авиационная промышленность 1940-х гг. и первые реактивные самолёты // Российская история. 2016. № 4. С. 44—55; Мухин М.Ю. Из истории ВПК предвоенных и военных лет: организация работ в области реактивного самолётостроения в СССР в 1930-е — середине 1940-х годов // Труды ИРИ РАН. 2017. № 14. С. 72—96; Мухин М.Ю. Технический переворот середины 1940-х годов. Взгляд с уровня завода // Экономическая история. Ежегодник. 2016/17. М., 2017. С. 267—302.

Чжуан Шици

Zhuang Shiqi

(*Institute of Area Studies, Academy for Advanced Interdisciplinary Studies, Peking University*)

Рец. на: С. Miller. The struggle to save the Soviet economy: Mikhail Gorbachev and the collapse of the USSR. Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2016. 264 p.*

DOI: 10.31857/S086956870012217-9

Монография кандидата исторических наук, сотрудника Университета Тафтса (США) К. Миллера — результат многолетней работы по изучению истории СССР. В фокусе исследования — экономическая «перестройка» М.С. Горбачёва, тема, до сих пор актуальная в исторической науке и вызывающая интерес СМИ ведущих стран мира. Попытки комплексного анализа этого периода уже предпринимались в российской историографии. Некоторым историкам (А.С. Барсенков¹, Н.В. Елисеева²) удалось показать комплексную картину рассматриваемого периода. Однако многочисленные исследования не свободны от недостатков и даже прямых искажений исторической правды. Историография КНР менее содержательна и более поверхностна, ограни-

чивается стереотипами и узкими рамками. Среди западных исследователей распространены односторонний выбор и произвольная трактовка источников, что, безусловно, не снабжает их объяснения убедительностью.

Оригинальность труда молодого американского историка заключается в том, что, пытаясь найти альтернативу традиционному изложению, он анализирует перестройку с точки зрения влияния на неё китайского опыта. В первых двух главах он показывает, что в первой половине 1980-х гг. советские аналитики тщательно изучали экономические реформы Дэн Сяопина. Специалисты АН СССР отслеживали хозяйственные и социально-экономические изменения после смерти Мао Цзэдуна, в том числе учреждение системы семейных

* Миллер К. Борьба за спасение советской экономики: Михаил Горбачёв и распад СССР. Чапел-Хилл: Издательство университета Северной Каролины, 2016. 264 с.