



Романюк С.Н.

Лазарев О.А.

**Романюк Сергей Николаевич**, кандидат педагогических наук, доцент 1 кафедры Краснодарского высшего военного училища им. С.М. Штеменко (Краснодар, ул. Красина, 4), e-mail: romanyuk.rostov@yandex.ru.

**Лазарев Олег Анатольевич**, курсант 3 курса Краснодарского высшего военного училища им. С.М. Штеменко (Краснодар, ул. Красина, 4), alexis260605@gmail.com.

## ОСОБЕННОСТИ АВИАСТРОЕНИЯ РАБОЧЕ-КРЕСТЬЯНСКОЙ КРАСНОЙ АРМИИ В ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Авторы данной работы изучают трудности и приводят отдельные иллюстрации научных успехов Рабоче-крестьянской Красной Армии в сфере авиастроения на завершающем этапе Великой Отечественной войны. Богатейший опыт, приобретённый непосредственно в ходе боевых операций, заложил надёжный фундамент для последующего, уже в послевоенный период, уверенного прогресса советской авиационной промышленности. Благодаря этому был сформирован и упрочнён престиж СССР, а впоследствии и постсоветской Российской Федерации как одной из ведущих авиационных держав мира.

**Ключевые слова:** самолет, предприятие, авиастроительство, научные исследования, прогресс.

**Romanyuk S.N.**

**Lazarev O.A.**

**Romanyuk Sergey Nikolaevich**, Candidate of Pedagogical Sciences, Associate Professor of the 1st Department of the Krasnodar Higher Military School named after S.M. Shtemenko (Krasnodar, Krasina St., 4), e-mail: romanyuk.rostov@yandex.ru.

**Lazarev Oleg Anatolyevich**, 3rd year cadet of the Krasnodar Higher Military School named after S.M. Shtemenko (Krasnodar, Krasina St., 4), alexis260605@gmail.com.

## **FEATURES OF AIRCRAFT ENGINEERING OF THE WORKERS' AND PEASANTS' RED ARMY IN THE FINAL PERIOD OF THE GREAT PATRIOTIC WAR**

The authors of this work examine the difficulties and provide specific examples of the scientific achievements of the Workers' and Peasants' Red Army in the field of aircraft engineering during the final stage of the Great Patriotic War. The invaluable experience gained directly during combat operations laid a solid foundation for the subsequent, post-war, steady progress of the Soviet aviation industry. As a result, the prestige of the USSR – and later of the post-Soviet Russian Federation – as one of the world's leading aviation powers was established and strengthened.

**Key words:** aircraft, enterprise, aircraft engineering, scientific research, progress.

Завершающий этап Великой Отечественной войны (1944–1945 гг.) ознаменовался кардинальным поворотом в пользу Советского Союза. После триумфов под Сталинградом и на Курской дуге Красная армия перешла к масштабному наступлению, что обусловило необходимость существенного усиления всех компонентов вооружённых сил, включая Военно-воздушные силы (ВВС). Авиастроительная отрасль в этот промежуток времени

демонстрировала не только рост количественных показателей, но и качественный прорыв – внедрение новых моделей самолётов, совершенствование тактико-технических параметров и повышение боевой результативности авиации.

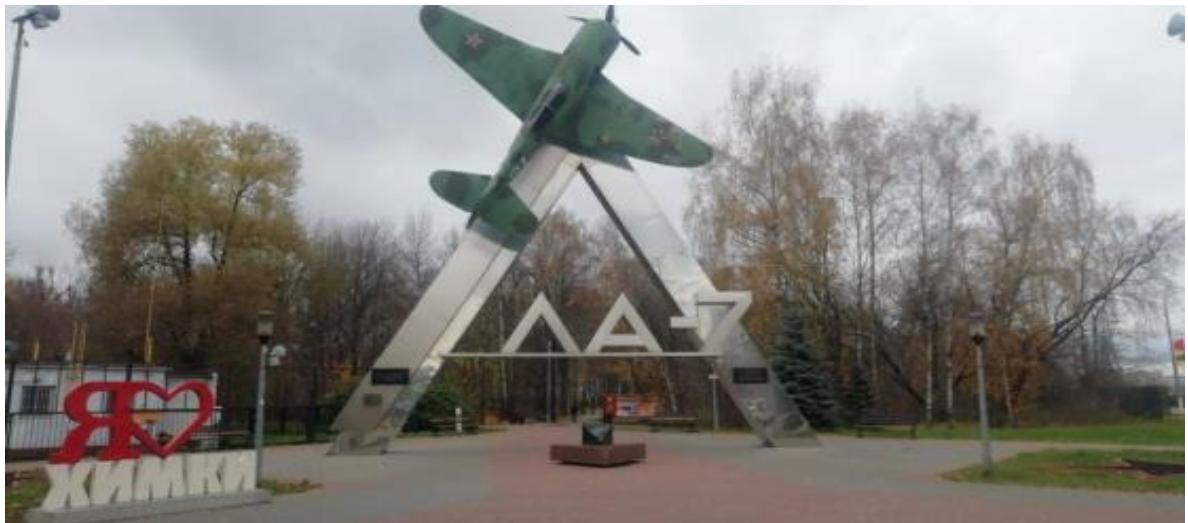
К началу 1944 года советская промышленность не только восстановила, но и превзошла довоенные объёмы выпуска авиационной техники. Перемещение производственных мощностей в 1941–1942 гг. на Урал, в Сибирь и Среднюю Азию позволило сформировать надёжную основу для серийного изготовления воздушных судов. К этому моменту были отработаны методики конвейерного производства, а также улучшено взаимодействие между заводами и научно-исследовательскими институтами. Согласно информации Госплана СССР, в 1944 году было выпущено 40 300 самолётов, из которых свыше 28 000 составляли боевые машины. Это почти в два раза превышало показатели 1941 года и значительно превосходило производственные возможности Третьего рейха в тот же временной отрезок [1, с. 23].

Истребители: Як-3 – лёгкий истребитель, принятый на вооружение в 1944 году. Отличался выдающейся манёвренностью, скоростью и лёгкостью пилотирования. Признан одним из лучших истребителей Второй мировой войны.



Рис.1 Як-3 г. Можайск

Ла-7 – модернизированная версия Ла-5ФН с улучшенными аэродинамическими характеристиками и двигателем мощностью 1850 л.с. Превосходил немецкие Bf 109G и Fw 190A по большинству параметров.



*Рис.2 Ла-7 г. Химки*

Як-9У – многоцелевой истребитель с модернизированным двигателем и усиленным вооружением, применялся как в воздушных схватках, так и в штурмовых действиях.

Штурмовики: Ил-2М3 и Ил-10 – костяк штурмовой авиации. Ил-10, введённый в эксплуатацию в 1944 году, обладал улучшенной броневой защитой, повышенной скоростью и более мощным вооружением по сравнению с Ил-2.



*Рис. 3. Ил-2 г. Самара*

Бомбардировщики: Пе-2 – скоростной пикирующий бомбардировщик, активно задействованный в наступательных кампаниях.

Ту-2 – дальний бомбардировщик, спроектированный А.Н. Туполевым. Его серийный выпуск стартовал в 1944 году. Машина выделялась высокой скоростью полёта, значительной дальностью действия и мощным вооружением [2, с. 101].

Централизованное управление: вся авиастроительная отрасль находилась под контролем Народного комиссариата авиационной промышленности (НКАП) под руководством А.И. Шахурина.

Широкое привлечение труда женщин и молодёжи: на предприятиях трудились десятки тысяч женщин, несовершеннолетних и пожилых граждан. Упрощение конструкций: ради ускорения выпуска самолётов активно использовались упрощённые технологии, стандартизация компонентов и замена дефицитных материалов. Постоянная связь с фронтом: конструкторы (Яковлев, Лавочкин, Ильюшин, Туполев) регулярно получали отзывы от лётчиков и оперативно вносили корректировки в конструкции машин [3, с. 69].

Советская авиация сыграла определяющую роль в ключевых операциях завершающего периода войны:

- Ясско-Кишинёвская операция (август 1944 г.) – авиация обеспечила полное превосходство в воздухе и нанесла мощные удары по румыно-немецким соединениям.
- Висло-Одерская операция (январь 1945 г.) – массовое применение штурмовиков и бомбардировщиков при прорыве оборонительных рубежей противника.
- Берлинская операция (апрель–май 1945 г.) – в ней участвовало до 7 500 самолётов, обеспечивавших поддержку сухопутных войск и блокировавших пути отхода вермахта [4, с. 78].

Авиастроительная система Рабоче-крестьянской Красной Армии в завершающий период Великой Отечественной войны стала образцом

мобилизационной экономики, способной не только возместить потери, но и добиться качественного превосходства над врагом. Благодаря сочетанию научно-технического прогресса, организационной чёткости и самоотверженного труда рабочих СССР сумел сформировать одну из наиболее мощных авиационных группировок планеты, что стало решающим фактором в достижении Победы.

### **Список источников**

1. Государственный плановый комитет СССР. Отчёт о выполнении государственного плана развития народного хозяйства за 1944 год. – М., 1945. – 23 с.
2. Шавров, В.Б. История конструкций самолётов в СССР, 1938–1950 гг. – М.: Машиностроение, 1994. – 101 с.
3. Хоровиц, Д. Советская авиапромышленность в годы Великой Отечественной войны. – М.: Наука, 1985. – 69 с.
4. Гланц, Д., Хауз, Дж. Великая Отечественная война. Полный курс. – М.: АСТ, 2006. – 78 с.