

**В. А. САМОГОРОВ
Н. М. ГРИЦЕВИЧ**

ОРГАНИЗАЦИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ПРОЕКТНОГО БЮРО (СПБ-1) ГИПРОАВИАПРОМА ДЛЯ СТРОИТЕЛЬСТВА АВИАЦИОННОГО КОМПЛЕКСА В Г. КУЙБЫШЕВЕ

**ORGANIZATION OF THE SPECIAL DESIGN BUREAU (SPB-1) OF GIPROAVIAPROM
FOR THE CONSTRUCTION OF AN AVIATION COMPLEX IN THE CITY OF KUYBYSHEV**

В статье приводится информация об организации Специального проектного бюро (СПБ-1) Гипроавиапрома в 1940 году для проектирования комплекса авиазаводов и жилого района Безымянка в городе Куйбышеве. Рассматривается московский период работы специального бюро с момента его создания и до эвакуации в г. Куйбышев в начале Великой Отечественной войны. Рассматриваются основные задачи, организационная структура и особенности проектирования специального бюро, определенные необходимостью оперативного выпуска большого объема рабочей документации для строительства.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, промышленные предприятия, проектная организация, авиационный завод, Специальное проектное бюро, Государственный проектный институт, Гипроавиапром, история архитектуры

The article provides information about the organization of the Special Design Bureau (SPB-1) of Giproaviaprom in 1940 to design a complex of aircraft factories and Bezmyanka residential area in Kuibyshev. The Moscow period of work of the special bureau from the moment of its creation to its evacuation to Kuibyshev at the beginning of the Great Patriotic War is considered. The main tasks, organizational structure and design features of the special bureau, determined by the need for rapid production of a large volume of working documentation for construction are considered.

Keywords: Great Patriotic War, industrial enterprises, design organization, aircraft plant, special design bureau, State Design Institute, Giproaviaprom, history of architecture

Специальное проектное бюро СПБ-1 организовано как филиал Государственного проектного института (ГПИ) [1] для обеспечения проектной и рабочей документацией особого строительства авиационных заводов в г. Куйбышеве, осуществляемого НКВД СССР. Необходимость создания СПБ-1 продиктована исключительно сжатыми сроками строительства заводов и, соответственно, их проектирования. Общий объем строительства куйбышевских авиазаводов № 122, 295, 337 определялся стоимостью 1,5 млрд руб. [2], не считая завода № 281, строительство которого было возложено на НКВД СССР последующим Постановлением СНК СССР и ЦК ВКП(б) от 26.12.1940 г. Указанные сроки пуска заводов потребовали немедленного выпуска строительных рабочих чертежей. Исходя из сжатых сроков в отступление от Постановления СНК СССР от 26.02.1938 г., Специальному проектному бюро было предложено, не соблюдая установленной стадийности и последовательности проектирования, начать немедленную выдачу рабочих чертежей на строительную площадку.

Во исполнение приказа НКАП СССР Специальное проектное бюро, организованное 16.08.1940 г., фактически с 01.09.1940 г. начало выдавать рабочие чертежи и уже 01.09.1940 г. выпустило генеральный план заводов № 122, 295, а затем в соответствии с ходом строительных работ обеспечивало строительную площадку технической документацией по основным объектам.

Нормальный порядок проектирования по стадиям не смог бы обеспечить быструю стройку в небывалые в практике проектных организаций сроки. Такая задача могла быть выполнена лишь при условии создания особой комплексной организации, способной в оперативном порядке решать труднейшие технические задачи. Все это привело к необходимости создания проектной организации с единым техническим руководством и расположенную территориально в одном месте. В соответствии с этим Постановление Правительства от 06.08.1940 г. и Приказ НКАП СССР от 16.08.1940 г. обязали более 30 проектных организаций выделить специальные группы квалифицированных

специалистов, освободив их от текущих задач, для участия в разработке комплексного проекта в составе Специального проектного бюро.

Таким образом, СПБ-1, выполняя поставленную перед ним задачу, должно было создать новый, не применявшийся до сих пор порядок проектирования с выпуском рабочей документации до разработки проектного задания и технического проекта с параллельным выполнением всех смежных разделов проекта с их увязкой. Исключительно трудная техническая задача осложнялась неизбежным организационным периодом по созданию СПБ, сформированного из целого ряда групп специализированных проектных организаций. По решению Правительства СПБ должно было быть передислоцировано в здание Дерматологического Института Народного комиссариата земледелия СССР. Фактически оно долго передавалось, а затем долго ремонтировалось. Вместо необходимых и соответствующих для работы проектировщиков помещений на первый период СПБ получило необорудованные раздевалки, вестибюль и неосвещенный коридор в цокольном этаже здания НКАП (комплекс зданий Министерства авиационной промышленности в Уланском переулке в Москве) [3].

Кроме того, начальный период работы СПБ характеризуется сложностью урегулирования отношений со смежными специализированными организациями, которые необходимо было построить на особых условиях из-за специфических задач, поставленных перед сотрудниками бюро. В результате удалось установить особый порядок работы, который обеспечил единое техническое руководство всем комплексным проектом, с оперативным выполнением работы по обеспечению смежников исходными данными для проектирования и согласованию отдельных частей и разделов проекта.

Размещение на Безымянской площадке мощного производственного комплекса из четырех заводов привело к необходимости решения всех вопросов в районном масштабе, так как строительство заводов определяло экономику не только данного района, но в значительной мере города Куйбышева [4]. Решение этой задачи потребовало разработки проекта планировки всего района, включая проектирование районных инженерных сетей, а также жилого комплекса для расселения рабочих авиазаводов. Составление проекта планировки отдельных районов даже в обычных условиях представляет собой трудновыполнимую задачу. Все вместе взятое потребовало создания новых, специальных форм организации работы СПБ, привлечения высококвалифицированных кадров про-

ектировщиков, жесткой дисциплины и новой технической политики в проектировании.

Приступая к проектированию крупнейшего комплекса авиазаводов, необходимо было предварительно установить принципы технической политики в их проектировании. Главным принципом была поставленная перед СПБ задача запроектировать маневренные самолето-моторостроительные заводы, позволяющие быстро и с наименьшими затратами производства переходить с одного типа изделия на другой [5]. Требование маневренности, предъявляемое к авиазаводам, было обусловлено чрезвычайно быстрым ростом и развитием авиационной техники, при котором находящиеся на вооружении самолеты очень быстро морально устаревали. Опыт проектирования и строительства авиазаводов показал, что пока изготавливался проект и строился завод, тип машины менялся и возникала необходимость разработки нового проекта реконструкции завода. Поэтому в соответствии с решением Техсовета и Коллегии НКАП в основу проекта было положено условие проектирования *типового маневренного завода*.

Во внимание принималось, что плановое задание по заводу № 295 предусматривало возможность перехода этого завода на изготовление такого же типа самолета, какой задан для производства заводу № 122. То есть заводы должны были быть взаимозаменяемые. Производственную и технологическую линии одного завода можно было переналадить на другом. Исходя из этого специалистами СПБ было принято решение о строительстве двух одинаковых заводов как по составу корпусов, так и по их объему [6]. Это привело к одинаковым строительным решениям и аналогичной компоновке генплана заводов № 122 и № 295 в зеркальном отображении. Таким образом, *взаимозаменяемость производственных циклов* стала вторым принципом организации проектирования. Такое решение не только обеспечило необходимое маневренность заводов в соответствии с плановым заданием Коллегии НКАП, но и значительно сократило сроки проектирования и, главное, сроки строительства.

Строительство на одной площадке четырех авиационных заводов позволило централизованно реализовать целый ряд объектов общерайонного хозяйства (жилой комплекс, районные теплосети, промышленное водоснабжение, канализацию, противопожарный водопровод, железнодорожный транспорт, трамвай, электроснабжение, районные улицы и шоссе, дороги, путепроводы и т. д.). Эта кооперация должна была дать значительную экономию затрат по вспомогательному хозяйству, которое

составляло до 50 % всех затрат в генеральной смете строительства заводов [7].

На конец 1940 года СПБ-1 состояло из 10 производственных и 7 обслуживающих отделов и групп. Структура и число сотрудников специального бюро приведены в таблице [8].

Кроме указанного выше количества работников, непосредственно работающих в помещениях СПБ, проектные работы для бюро выполнялись в помещениях смежных специализированных проектных организаций, причем число этих работников составляло 291 человек. Всего на 1940 год в СПБ работало 766 человек, не считая обслуживающего персонала и контрагентов.

При имеющем место нестадийном проектировании, вопрос оценки качества выпускаемой рабочей документации приобрел особое значение, главным образом с точки зрения увязки между отдельными разделами проекта. Поэтому, кроме обычного повседневного наблюдения

и руководства проектированием, практиковался обязательный тщательный просмотр разделов, получаемых от контрагентов, ведущими инженерами-кураторами и ГИПами [9].

По вопросам, имеющим принципиально важное значение, широко использовалось привлечение высококвалифицированных специалистов-консультантов и экспертов. В отдельных случаях, в целях повышения качества проектирования, организовано конкурсное проектирование (жилых поселков), результаты которого не замедлили сказаться. Это вынудило основную проектную организацию по жилому комплексу (Горстройпроект) серьезно подойти к данному вопросу и в свою очередь организовать у себя внутренний конкурс по нему.

Специального отдела техконтроля в 1940 году СПБ не имело, так как организовать его при остром недостатке производственных кадров не представлялось возможным. Функции ОТК выполняли непосредственно брига-

Структура и число сотрудников специального бюро
Structure and number of staff of the special bureau

Наименование отделов	Штатные сотрудники СПБ	Работники специализированных проектных организаций	Всего сотрудников по отделам
Производственные отделы			
1 – технологический	30	-	30
2 – архитектурно-строительный	69	23	92
3 – электроотдел	50	138	188
4 – отдел теплосетей	-	22	22
5 – отдел районного теплоснабжения и канализации	-	10	10
6 – энергоотдел	17	2	19
7 – отдел железнодорожных путей	11	-	11
8 – отдел оборудования	7	-	7
9 – группа совмещенного подземного хозяйства	4	-	4
10 – группа технико-экономическая	2	-	2
Обслуживающие отделы			
Секретный отдел	6	-	6
Главная бухгалтерия	6	-	6
Планово-производственный и договорной отдел	11	-	11
Секретариат и машбюро	12	-	12
АХО	15	-	15
Техархив и экспедиция	9	-	9
Группа найма и увольнения	2	-	2
Всего	251	224	475

диры, начальники отделов, ГИПы. Несмотря на отсутствие специального органа контроля и сложность работы, СПБ не имело серьезных замечаний к рабочим чертежам от строителей, а качество выпущенных проектных заданий и рабочих чертежей получало высокую оценку при утверждении. Анализ работы СПБ до эвакуации в Куйбышев показывает, что принятые при его создании особые формы организации и новый стиль работы комплексного проектирования полностью оправдали себя для условий скоростного строительства [10].

Наряду с достижениями в области проектирования и высокими показателями по выполнению промплана СПБ имел целый ряд существенных недостатков. СПБ не было укомплектовано в необходимой мере кадрами по целому ряду специальностей. Технологический отдел № 1 не имел даже минимального количества специалистов-технологов по холодной обработке металлов. Отдел оборудования не был укомплектован специалистами как по стандартному, так и по нестандартному оборудованию. В СПБ не было организовано необходимое конструкторское бюро для выполнения рабочих проектов нестандартного оборудования. Недостаток кадров проектировщиков-строителей, архитекторов, архитекторов-техников, конструкторов сильно сказывался при выдаче чертежей на строительную площадку и на установленные графиками сроки [11]. Отсутствие данных от заказчика по фирмам, типам и моделям реально заказываемого оборудования не давало возможности в ряде случаев правильно принимать строительные решения. Перед СПБ стояла задача в ближайшее время организовать филиал на площадке, для чего также требовались дополнительные кадры проектировщиков по разным специальностям. Обеспечение СПБ помещениями являлось явно неудовлетворительным и тормозило выполнение работ в необходимых сроки. Рабочие места производственного персонала были недостаточно оборудованы. Не было необходимого количества досок, ламп. Такое положение заставило руководство СПБ осуществлять приобретение указанного инвентаря в магазинах ширпотреб [12].

Вопрос труда и зарплаты, в частности нормирование работы из-за отсутствия квалифицированных кадров, стоял не на должной высоте. Исключительно большой объем работы и сложность планирования ее по отдельным частям и этапам требовали организации диспетчерской ячейки при руководстве СПБ. Особо следует отметить, что СПБ обладало крупным сплоченным коллективом проектировщиков, овладевших методами и опытом скоростного проектирования заводов на основе

современной техники. Коллектив СПБ, несмотря на исключительно трудные условия работы в неудовлетворительном помещении, трудился с большим напряжением, ставя перед собой единственную задачу – своевременное обеспечение строительства рабочей документацией.

СПБ в целом соревновался с Ленинградским филиалом ГПИ 1 среди сотрудников-стахановцев. Среди лучших стахановцев СПБ были отмечены: ГИПы и их помощники: Попандо Г. А., Магский С. Н., Буравцев Н. В., Чикин М. А., Иванов И. А., Симченко Б. Н. Начальники и заместители начальников отделов: Рызиков Л. Ф., Платонов Л. Д., Нестеров А. С., Левонтин Н. Б., Пивоваров П. Л., Покидов И. Л. Групповоды и бригадиры: Савенков Г. С. Винник М. З. Киркин Т. М., Серов Л. Н., Варламов Л. И., Горский С. Ф., Берлинбау А. Г., Сальманович И. К., Бирюков Н. В. Старшие инженеры и старшие архитекторы: Гамм Г. М., Александров И. П., Сорокин А. Д., Чешков А. К., Перовский С. М., Ростов И. С., Гинзбург М. А. Инженеры, архитекторы и техники: Смоляров А. Т., Хетагуров М. А., Чернышев К. В., Агейкин К. И., Гончарова Т. И. [13].

В июле 1941 года в соответствии с Приказом НКАП № 257/с для приближения проектной организации непосредственно к строительству заводов весь проектный и обслуживающий персонал был распределен по специальным проектным бригадам и филиалам и переведен из Москвы в разные города СССР по месту строительства авиационных заводов. Для выполнения этих задач была произведена реструктуризация Гипроавиапрома. Так, СПБ-1 было переведено в г. Куйбышев и стало одним из филиалов института. Московская бригада СПБ-1 была усилена куйбышевскими архитекторами [14].

Вывод. В период своего становления до эвакуации в г. Куйбышев бюро столкнулось с рядом трудностей, вызванных особыми условиями военного времени, такими как нехватка квалифицированных кадров, ограниченность ресурсов и необходимость быстрой выдачи рабочей документации без соблюдения традиционной последовательности проектирования. Специалистам пришлось разрабатывать новые методы проектирования, позволяющие выпускать рабочую документацию одновременно с разработкой технических проектов и эскизов, что существенно сокращало сроки строительства.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Постановление Правительства СССР № 343/сс от 06.08.1940 г.
2. Российский государственный архив в г. Самаре (далее РГА в г. Самаре), ф. Р-49, оп. 1, д. 2, л. 5.

3. РГА в г. Самаре, ф. Р-49, оп. 1, д. 1, л. 3.
4. Военно-промышленный комплекс Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны (1941-1945 гг.): сборник документов / сост.: В.В. Алексеев, Г.В. Галыгина, О.В. Зубова, К.А. Катренко, Н.А. Локтева, Л.Ю. Покровская, Ю.Е. Рыбалко, П.А. Скрыбнева, А.Г. Удинцев; науч. ред.: Л.В. Храмков; под ред. В.А. Белорусцева, Р.Ф. Пантюхиной, Г.С. Яшниковой (Управление государственной архивной службы Самарской области), В.Г. Бувевича (Государственный архив Самарской области). Самара: Самарский Дом Печати, 2005. 304 с.
5. Захарченко А.В. Авиационная промышленность Поволжья в годы Великой Отечественной войны (1941-1945): автореф. дис. ... к. ист. н., 07.00.02 / Самар. гос. пед. ун-т. Самара, 2002. 20 с.
6. РГА в г. Самаре, ф. Р-49, оп. 1, д. 1, л. 15.
7. РГА в г. Самаре, ф. Р-49, оп. 1, д. 12, л. 7.
8. РГА в г. Самаре, ф. Р-49, оп. 1, д. 11, л. 8.
9. РГА в г. Самаре, ф. Р-49, оп. 1, д. 15, л. 12.
10. РГА в г. Самаре, ф. Р-49, оп. 1, д. 16, л. 3.
11. Центральный государственный архив Самарской области, ф. Р-3985, оп. 2, д. 5, л. 43.
12. РГА в г. Самаре, ф. Р-49, оп. 1, д. 2, л. 18.
13. РГА в г. Самаре, ф. Р-49, оп. 1, д. 1, л. 38.
14. РГА в г. Самаре, ф. Р-210, оп. 1, д. 1, л. 46.
4. *Voenno-promyshlennyy kompleks Kujbyshevskoj oblasti v gody Velikoj Otechestvennoj vojny (1941-1945 gg.): sbornik dokumentov / sost.: V.V. Alekseev, G.V. Galygina, O.V. Zubova, K.A. Katrenko, N.A. Lokteva, L.Yu. Pokrovskaja, Ju.E. Rybalko, P.A. Skryabneva, A.G. Udincev; nauch. red.: L.V. Hramkov; pod red. V.A. Belorustseva, R.F. Pantjukhina, G.S. Yashnikova (Upravlenie gosudarstvennoj arhivnoj sluzhby Samarskoj oblasti), V.G. Buevicha (Gosudarstvennyj arhiv Samarskoj oblasti) [Military-industrial complex of the Kuibyshev region during the Great Patriotic War (1941-1945): collection of documents/comp.: V.V. Alekseev, G.V. Galygina, O.V. Zubova, K.A. Katrenko, N.A. Lokteva, L.Yu. Pokrovskaya, Yu.E. Rybalko, P.A. Skryabneva, A.G. Udintsev; scientific. ed.: L.V. Khrumkov; edited by V.A. Belorustseva, R.F. Pantjukhina, G.S. Yashnikova (Department of State Archival Service of the Samara Region), V.G. Buevich (State Archive of the Samara Region)]. Samara, Samara House of Printing, 2005. 304 p.*
5. Zakharchenko A.V. *Aviacionnaja promyshlennost' Povolzh'ja v gody Velikoj Otechestvennoj vojny (1941-1945): avtoref. Cand. Diss. [Aviation industry of the Volga region during the Great Patriotic War (1941-1945). Autoref. Cand. Diss.]. Samara, Samara State Pedagogical University, 2002. 20 p.*
6. RGA in Samara, f. R-49, op. 1, d. 1, l. 15.
7. RGA in Samara, f. R-49, op. 1, d. 12, l. 7.
8. RGA in Samara, f. R-49, op. 1, d. 11, l. 8.
9. RGA in Samara, f. R-49, op. 1, d. 15, l. 12.
10. RGA in Samara, f. R-49, op. 1, d. 16, l. 3.
11. Central State Archive of the Samara Region, f. R-3985, op. 2, d. 5, l. 43.
12. RGA in Samara, f. R-49, op. 1, d. 2, l. 18.
13. RGA in Samara, f. R-49, op. 1, d. 1, l. 38.
14. RGA in Samara, f. R-210, op. 1, d. 1, l. 46.

REFERENCES

1. Government Decree USSR N. 343/ss of 06.08.1940.
2. Russian State Archive in Samara (hereinafter RSA in Samara), f. R-49, op. 1, d. 2, l. 5.
3. RGA in Samara, f. R-49, op. 1, d. 1, l. 3.

Об авторах:

САМОГОРОВ Виталий Александрович

кандидат архитектуры, профессор,
заведующий кафедрой архитектуры
Самарский государственный технический университет
443100, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244
E-mail: samogorov@mail.ru

ГРИЦЕВИЧ Никита Михайлович

аспирант факультета архитектуры и дизайна
Самарский государственный технический университет
443100, Россия, г. Самара, ул. Молодогвардейская, 244
E-mail: gricevich163@gmail.com

SAMOGOROV Vitaly A.I.

PhD in Architecture, Professor,
Head of the Architecture Chair
Samara State Technical University
443100, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya st., 244
E-mail: samogorov@mail.ru

GRICEVICH Nikita M.

Post-graduate student of the Faculty of Architecture
and Design
Samara State Technical University
443100, Russia, Samara, Molodogvardeyskaya st., 244
E-mail: gricevich163@gmail.com

Для цитирования: Самогоров В.А., Грицевич Н.М. Организация Специального проектного бюро (СПБ-1) Гипроавиапрома для строительства авиационного комплекса в г. Куйбышеве // Градостроительство и архитектура. 2025. Т. 15, № 4. С. 122–126. DOI: 10.17673/Vestnik.2025.04.16.

For citation: Samogorov V.A., Gricevich N.M. Organization of the special design bureau (SPB-1) of Giproaviaprom for the construction of an aviation complex in the city of Kuibyshev. *Gradostroitel'stvo i arhitektura* [Urban Construction and Architecture], 2025, vol. 15, no. 4, pp. 122–126. (in Russian) DOI: 10.17673/Vestnik.2025.04.16.

Принята: 01.06.2025 г.