

УДК 94(47)084.8

**«БОЛЬШИЕ ЗАТРУДНЕНИЯ»: ДОКЛАДНАЯ ЗАПИСКА А.М. СОЙФЕРА
О ПРОБЛЕМАХ СОЗДАНИЯ КУЙБЫШЕВСКОГО АВИАЦИОННОГО ИНСТИТУТА В 1942 г.**

© 2022 С.Д. Чеботарев, М.М. Леонов

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева

Статья поступила в редакцию 08.01.2022

В статье исследуется пассивное сопротивление как реакция представителей бюрократической среды на требования центральной власти об открытии Куйбышевского авиационного института. Предпринята попытка интерпретировать мотивы и логику поведения чиновников, очертить сценарий выхода из конфликтной ситуации. Изучен механизм взаимодействия руководства авиационного института с органами власти Куйбышевской области. В приложении к статье впервые опубликован текст докладной записки первого руководителя института А.М. Сойфера секретарю Куйбышевского обкома ВКП(б) по авиационной промышленности Н.И. Мосалову «О развертывании работы Куйбышевского авиационного института».

Ключевые слова: Куйбышевский авиационный институт, бюрократия, волокита, пассивное сопротивление, наука, образование, война.

DOI: 10.37313/2658-4816-2021-4-1-39-45

Куйбышевский авиационный институт был организован стремительно. Он стал полноценной образовательной организацией через шесть месяцев после принятия решения СНК СССР о его создании: 8 июня 1942 года было подписано постановление №891, 1 июля приступил к исполнению обязанностей первый руководитель института Александр Миронович Сойфер, 1 октября, с производственной практики, начался учебный год, 26 октября были проведены первые аудиторные занятия, 28 декабря был утвержден состав Учебного Совета¹. Такие темпы стали возможны благодаря слаженной работе коллектива, а также деятельной поддержке Куйбышевского обкома ВКП(б).

С первых дней руководители института включились в бескомпромиссную борьбу за человеческие и материальные ресур-

сы с другими организациями города. При помощи обкома ВКП(б) им удалось de facto получить здание на ул. Кооперативной, 151. В 1943 году институту были переданы часть общежития на ул. Галактионовской, 118, и большая часть здания лабораторного корпуса на ул. Ульяновской, 18.

Поддержка властей не носила безусловный характер. А.М. Сойферу приходилось аргументировать свою позицию в ходе личных встреч с секретарями обкома, а также посредством докладных записок, в которых акцентировались потребности нового учебного заведения. Надо отметить, что руководители области прислушивались к этим просьбам и по возможности удовлетворяли их, поскольку авиационный институт в годы военных испытаний имел большое стратегическое значение. При этом коммуникация не была односторонней: по первому требованию властей институт направлял своих студентов и сотрудников на лесозаготовки, сельскохозяйственные работы, разгрузку вагонов, расчистку железнодорожных или трамвайных путей, прокладку газопровода и т.д. Повседневная практика

*Чеботарев Сергей Давидович, аспирант кафедры
Отечественной истории и историографии.*

E-mail: 04031962@mail.ru

*Леонов Михаил Михайлович, доктор исторических наук, заведующий кафедрой
Отечественной истории и историографии.*

E-mail: leonov@ssau.ru

взаимодействия с органами власти предполагала обмен ресурсами.

Нельзя сказать, что создание института шло гладко. Помимо трудностей военного времени коллективу пришлось столкнуться с противодействием руководителей разного уровня. В своих воспоминаниях А.М. Соيفер указывал на многочисленные попытки «доброжелателей» закрыть институт.² Данная статья посвящена одному из таких эпизодов. В ней будет предпринята попытка интерпретации примечательного документа той эпохи - докладной записки А.М. Соифера на имя секретаря обкома ВКП(б) по авиационной промышленности Н.И. Мосалова, датированной 18 августа 1942 года.

Сюжет записки охватывал ряд злободневных проблем формирования материально-технической базы института, в решение которых были вовлечены три главных действующих лица: А.М. Соифер, Н.И. Мосалов и Д.Е. Кофман, возглавлявший 15-е Главное управление Народного комиссариата авиационной промышленности.³

При поверхностном знакомстве с текстом записки ситуация представляется простой и понятной: близилось начало учебного года, но помещения института еще не были готовы и оснащены; дело упиралось в пассивность отдельных руководителей, прежде всего Давида Ефимовича Кофмана. А.М. Соифер критиковал Д.Е. Кофмана за бездействие и побуждал партийное руководство принять меры в отношении нерадивого чиновника.

Однако при ближайшем рассмотрении дело оказывается не таким однозначным. Прежде всего вопросы вызывает линия поведения Д.Е. Кофмана. Известно, что Народный комиссар авиационной промышленности А.И. Шахурин характеризовал Кофмана как «крепкого хозяйственника и руководителя»⁴. Еще до начала войны Д.Е. Кофман сотрудничал со знаменитым конструктором С.В. Ильюшиным, а с 1948 года и до конца 70-х возглавлял завод при ОКБ Ильюшина, где были собраны первые экземпляры многих самолетов марки Ил, вплоть до Ил-86. За

свои заслуги Кофман был награжден двумя орденами Ленина, орденом Отечественной войны 1 степени и тремя орденами Трудового Красного Знамени.⁵ Почему же этот человек, которого без обвиняков можно назвать исполнительным и «системным» руководителем, вопреки решению СНК СССР тормозил процесс создания авиационного института?

Чтобы ответить на этот вопрос, необходимо разобраться в мотивах и логике поведения участников тех событий. Начнем с автора записки, А.М. Соифера. К рассматриваемому моменту он обладал солидным жизненным опытом: начал свою трудовую деятельность в 14 лет и проделал путь от рабочего-штамповщика авиабазы до заместителя начальника конструкторского отдела Запорожского моторостроительного завода № 29. В 1928 году А.М. Соифер окончил авиационное отделение Харьковского технологического института, а в 1932 году был переведен в Харьковский авиационный институт на должность начальника конструкторского бюро при кафедре авиационных двигателей. До начала войны А.М. Соифер занимался научной и преподавательской деятельностью, возглавлял кафедру, защитил диссертацию, получил ученое звание доцента. По воспоминаниям учеников, «А.М. Соифер гармонически сочетал в себе качества ученого, педагога, общественного деятеля».⁶ В 1941 году, после эвакуации института в Казань, он занял должности заведующего кафедрой и декана факультета авиадвигателей.⁷ Получив назначение в Куйбышев, А.М. Соифер сосредоточился на решении трех непростых задач: во-первых, формировании преподавательского коллектива, во-вторых, организации набора студентов (притом сразу на четыре курса, общей численностью 1000 человек), в-третьих, создании материально-технической базы института.

Здание на улице Кооперативной, выделенное институту, находилось в удручающем состоянии. В нем не было воды, не работала канализация, окна были заколочены

фанерой.⁸ Но главное, оно не пустовало: в нем размещалось заводское общежитие, где в тесноте ютились около двух тысяч человек. «Захожу – ничего не могу понять: одни крохотные каморки с фанерными стенками, шум примусов, визг детей», – вспоминал А.М. Сойфер.⁹ Он энергично принялся за дело. Ведь освободить и оснастить аудитории, лаборатории, столовую, общежития для преподавателей и студентов – значило не только запустить учебный процесс, но и воодушевить коллектив, продемонстрировав тем людям, кто решил связать судьбу с молодым институтом, что ситуация стремительно меняется к лучшему.

Большие задачи распадалась на множество малых. Например, институт не имел своего транспорта и не получил лимитов на горючее, поэтому простая перевозка груза из одного конца города в другой превращалась в серьезную проблему. Обращения в профильные организации зачастую не давали результата, поэтому А.М. Сойферу приходилось задействовать свой главный ресурс – поддержку секретаря обкома ВКП(б) Н.И. Мосалова. Собственно, докладная записка от 18 августа 1942 года была как раз попыткой через посредничество власти добиться нужных результатов.

Записка А.М. Сойфера обрисовывала ситуацию в целом. В ней отмечались как успехи молодого института (формирование преподавательского коллектива, начавшийся набор студентов), так и многочисленные трудности. Среди них А.М. Сойфер особо выделил четыре: плохая подготовка здания к учебному году, нехватка мебели и инвентаря, проблемы с транспортом, а также затруднения с расселением иногородних преподавателей и студентов.

Одним из немногих людей, упомянутых в записке, был Д.Е. Кофман. Его имя встречается трижды и всякий раз в негативном контексте. В первом случае речь шла о том, что вопреки указаниям Кофмана выселение жильцов из здания института не производилось. Во втором – о том, что Кофман не выполнил свое обещание предоставить

рабочих для ремонта. Наконец, в третьем – о том, что Кофман откладывал решение жилищного вопроса преподавателей до конца года. Столь частые упоминания должностного лица в коротком тексте, по всей видимости, были неслучайны. Примечательно, что в той же докладной записке, касаясь действий руководства завода №1, А.М. Сойфер обезличивал критику: «Большинство учебного инвентаря (столы, скамейки, стулья, доски, шкафы) вывезено заводом из здания и неизвестно где находится. Разбазаривание продолжается в настоящее время и грозит принять большие размеры в связи с выселением». В этой фразе А.М. Сойфер исключил из текста фамилию директора авиационного завода №1 А.Т. Третьякова, ограничившись расплывчатой формулировкой «вывезено заводом»; точно так же он поступил и в другой раз, когда речь зашла об этом заводе.¹⁰ Можно предположить, что это было сделано сознательно, чтобы не распылять критику и привлечь внимание читателя докладной записки именно к проблемам Д.Е. Кофмана.

Судя по всему А.М. Сойфер прекрасно понимал, что его нарекания в адрес Д.Е. Кофмана не останутся тайной. В некотором смысле Кофман был одним из адресатов этой записки: если он и был лишен возможности прочесть ее лично, то, несомненно, ознакомился с ее содержанием опосредованно, когда руководство обкома ВКП(б) включилось в урегулирование проблемы. Так почему же, обладая колоссальным административным опытом и, вероятно, предугадывая развитие событий, Д.Е. Кофман все-таки довел ситуацию до грозного окрика из обкома, а не попытался снять напряжение заблаговременно?

Думается, поведение Д.Е. Кофмана определялось тем, что он находился в ситуации жесткого дефицита ресурсов. В Куйбышев был эвакуирован ряд крупных предприятий. Население города стремительно росло, жилого фонда не доставало. В среднем на человека приходилось около двух квадратных метров жилья: по имеющимся данным,

в марте 1942 года руководство области прогнозировало, что контингент работающих на куйбышевских заводах НКАП составит 155 тысяч человек, из которых 115 тысяч работающих (без учета членов семей) будут нуждаться в жилье.¹¹

В этих условиях выселение двух тысяч рабочих из здания, предоставленного институту, было по-настоящему тяжелой миссией: требовалось найти для них новый кров и пережить все те дразги, какие обычно сопровождают вынужденное перемещение людей. Неудивительно, что перед лицом таких хлопот и репутационных издержек руководители пасовали, а дело стопорилось. Д.Е. Кофман предпочел не принимать судьбоносных решений в одиночку. Он выбрал практику уклонения, с одной стороны, подавая команды об отселении людей (о таких распоряжениях упомянул в докладной записке и А.М. Сойфер), а с другой, не требуя их своевременного выполнения.

Это не сбой, это осознанная бюрократическая игра. Текст докладной записки позволяет заключить, что А.М. Сойфер хорошо понимал ее правила. Он не оставил Д.Е. Кофману пространства для маневра, вскрывая суть его тактики: «несмотря на неоднократные заявления тов. Кофмана... фактически выселение жильцов не происходит». Для решения вопроса требовалась политическая воля, прямое вмешательство руководства области.

И секретарь обкома сыграл свою роль. Сам инженер-механик по специальности, прежде работавший парторгом на авиационном заводе, он ясно видел мотивацию сторон.¹² Н.И. Мосалов осознавал, как трудно будет выселять людей и, по выражению А.М. Сойфера, сидел в кабинете «мрачный, как туча».¹³ Но государственные интересы взяли верх. Н.И. Мосалов принял решение в пользу института, фактически взвалив на себя груз ответственности и репутационных рисков. Его дальнейшие действия зафиксированы в воспоминаниях А.М. Сойфера: «Вызывает по телефону директора завода и решительно требует освобождения

здания института. Директор ссылается, что тов. Кофман решил отложить организацию института на неопределенный срок. После этого Мосалов звонит Кофману и втолковывает ему, что не он, Кофман, принял решение открыть институт, не ему и откладывать или отменять его открытие и предлагает немедленно начать отселение. После этого разговора довольно быстро освободили несколько комнат, в основном на первом этаже, там, где теперь библиотека»¹⁴.

Нажим со стороны обкома существенно упростил положение Д.Е. Кофмана. Теперь он мог сослаться на команду сверху как обстоятельство непреодолимой силы. По существу такой расклад давал ему возможность позиционировать себя как человека, пытавшегося сохранить status quo, но вынужденного подчиниться требованиям областного руководства.

По сути дела стороны пришли к модели отношений, в которой А.М. Сойфер играл роль истца, апеллировавшего к приказам вышестоящих органов, Н.И. Мосалов – роль арбитра, изучавшего позиции сторон и выносившего вердикт, а Д.Е. Кофман – роль ответчика, понуждаемого к исполнению решений. Показательно, что требование об освобождении корпуса не было выполнено полностью: как следует из приведенной выше цитаты, жильцы съехали лишь из нескольких комнат, по преимуществу на первом этаже. Впереди было еще несколько раундов переговоров, мало-помалу приближавших авиационный институт к заветной цели. Д.Е. Кофман действовал осторожно, получая указания властей на каждый шаг. Как представляется, он выбрал меньшее из зол: его упрекали в волоките, но вместе с тем он разбивал на части болезненный процесс выселения рабочих. Тем самым он, с одной стороны, снижал риски массового недовольства жильцов, а с другой – получал личную страховку на случай, если ситуация с выселением выйдет из-под контроля.

Таким образом, центральной проблемой в исследуемом сюжете является проблема распределения ответственности, в том чис-

ле моральной. Под этим углом зрения обычная бюрократическая документация предстает в новом свете: через нее виднеется глубина человеческих отношений, исторические акторы обретают второй план. Имущественный спор обнажает правила игры, которых придерживались стороны. Разделение ролей, с которым мы столкнулись в данном эпизоде, позволяло всем участникам процесса в значительной степени амортизировать негативные последствия и «сохранить лицо» в глазах подчиненных. Такая комбинация устраивала всех; возможно, именно поэтому противостояние А.М. Сойфера и Д.Е. Кофмана в дальнейшем не вылилось в межличностный конфликт.

Публикуемый ниже документ – докладная записка «О разворачивании работы Куйбышевского авиационного института»¹⁵ – был обнаружен в фондах Самарского областного государственного архива социально-политической истории¹⁶. Записка датирована 18 августа 1942 года, текст машинописный, напечатан на одном листе с двух сторон.

Секретарю обкома ВКП(б) по авиации
Тов. Мосалову

От И.О. директора Куйбышевского Авиационного Института - доц. Сойфер А.М.

Докладная записка
«О разворачивании работы Куйбышевского
Авиационного Ин-та»

Куйбышевский Авиационный Институт в настоящее время находится в весьма напряженной стадии разворачивания.

Комплектование Института профессорско-преподавательским составом проходит довольно успешно, на замещение должностей по большинству кафедр имеется по одному и больше заявлений, так что можно будет провести конкурс.¹⁷

Удовлетворительно протекает набор студентов Института. На 18 августа подано заявлений: оформленных документами, свыше 300, в процессе оформления 300-350 человек.¹⁸

Неблагополучное положение с подготовкой здания к учебному году.

Несмотря на неоднократные заявления тов. КОФМАНА и его распоряжения заводу № 1 об освобождении здания, предоставленного для Института, фактически выселение жильцов не происходит. Сроки, указанные в приказе Наркома¹⁹, будут сорваны в первую очередь из-за вышеуказанных обстоятельств.

Большинство учебного инвентаря /сто-лы, скамейки, стулья, доски, шкафы/ вывезено заводом²⁰ из здания и неизвестно где находится. Разбазаривание продолжается в настоящее время и грозит принять большие размеры в связи с выселением. Трудности с приобретением и заказом мебели, в особенности специальной, затормозят подготовку к учебному году.

Ремонт здания задерживается как по тому обстоятельству, что здание не освобождается жильцами, так и из-за отсутствия квалифицированной рабочей силы, мы привлекаем поступающих в Институт студентов, как подсобных рабочих.²¹

Попытка передать заказ какой-либо строительной организации на ремонт Института была пока безуспешна. Здание находится в чрезвычайно запущенном состоянии: санитарные узлы находятся в антисанитарном виде, крыши текут, в помещении паразиты, электропроводка оборвана и т.д.

Тов. КОФМАН, обещавший ранее Начальнику ГУУЗа тов. АНАНЬЕВУ выделить некоторое количество рабочей силы для ремонта, в дальнейшем от этого отказался.²²

Исключительно тяжелое положение создается с транспортом, вернее без транспорта.

Институт не имеет ни автомашин, ни лошадей, не имеет также фондовна горючее. Приходится пользоваться случайным автотранспортом и добывать горючее от случая к случаю для работы на машинах 15 Главного Управления.

Институту предстоят большие затруднения с расселением иногородних студентов и приезжающих профессоров и преподавателей /известное число преподавателей неизбежно придется приглашать из др. городов/

ввиду полного отсутствия жилой площади в Институте.

В этом году Начальник 15 Главного Управления НКАП тов. КОФМАН обещает предоставить площадь для общежития студентов и для жилья профессорско-преподавательского состава лишь в ноябре-декабре тек/года.

Убедительно прошу Вашей помощи в решении вышеприведенных основных задач, стоящих перед Институтом, ибо они не могут быть решены силами только самого Института и каждая из них может оказаться причиной, срывающей нормальный пуск АвиаИнститута в сроки, указанные Наркоматом.²³

18 / VIII - 42 г.

г. Куйбышев. И.О. Директора
АвиаИнститута – /доц. Сойфер/²⁴

ПРИМЕЧАНИЯ

- ¹ Постановление Совета Народных Комиссаров СССР от 8 июня 1942 года № 891 «Об открытии авиационного института в городе Куйбышеве» // Самарский областной государственный архив социально-политической истории (СОГАСПИ). Ф. 656. Оп. 33. Д. 21. Л. 10; Белоусов А.И. Слово об Александре Мироновиче Сойфере // От КуАИ до СГАУ : сборник очерков / Сост. В.Л. Балакин, А.Л. Новикова. Самара, 2002. С. 202; Приказ Всесоюзного Комитета по делам высшей школы при СНК СССР от 17 июля 1942 года № 143/М «Об открытии авиационного института в городе Куйбышеве» // Центральный государственный архив Самарской области (ЦГАСО). Ф. 3951. Оп. 1. Д. 1. Л. 11 об.
- ² Александр Миронович Сойфер: сб. очерков / сост. Е.А. Панин, С.В. Фалалеев. Самара: Изд-во Самар. гос. аэрокосм. ун-та, 2006. С. 10.
- ³ Отметим, что должности секретаря обкома ВКП(б) по авиационной промышленности, начальника 15-го Главного управления Народного комиссариата авиационной промышленности, директора авиационного института, а также директора авиационного завода № 1 относились к номенклатуре ЦК ВКП(б). Список должностей, входящих в номенклатуру ЦК ВКП(б) по Куйбышевской области на 1 октября 1943 г. См. СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 101. Д. 16. Л. 2-3об.
- ⁴ Шахурин А.И. Крылья победы. М.: Политиздат, 1990. С. 160.
- ⁵ Первым орденом Ленина Д.Е. Кофман был награжден 21 июня 1943 года вместе с работни-

ками авиационного завода № 18 за успешное выполнение заданий Правительства по выпуску боевых самолетов, орденом Отечественной войны 1 степени - 2 июля 1945 года вместе с работниками авиационного завода № 1 за образцовое выполнение заданий Правительства по производству боевых самолетов.

- ⁶ Александр Миронович Сойфер: сб. очерков. С. 18.
- ⁷ Там же. С. 13-14.
- ⁸ Плотникова Н.К. За здоровое поколение // Полет. 1962. № 35.
- ⁹ Александр Миронович Сойфер: сб. очерков. С. 5.
- ¹⁰ Анатолий Тихонович Третьяков возглавлял авиационный завод № 1 с февраля 1941 года. Он прошел путь от чертежника до директора. 8 сентября 1941 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за выдающиеся достижения в области организации и осуществления серийного производства новых типов боевых самолетов ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда.
- ¹¹ Докладная записка по жилищному и коммунально-бытовому строительству для обеспечения Куйбышевских заводов НКАП на 1942 год первого секретаря Куйбышевского обкома ВКП(б) В.Д. Никитина секретарю ЦК ВКП(б) Г.М. Маленкову, Наркому НКВД СССР Л.П. Берии, Наркому НКАП СССР А.И. Шахурину. СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 20. Д. 6. Л. 61-65.
- ¹² Личный листок по учету кадров Мосалова Николая Ивановича. СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 44. Д. 2022. Л. 4; Козлов П.Я. «Илы» летят на фронт. М.: ДОСААФ, 1976. С. 12.
- ¹³ Сойфер А.М. Вопреки трудностям // Полет. 1962. № 35-37.
- ¹⁴ Там же.
- ¹⁵ В левом верхнем углу красным карандашом - резолюция Н.И. Мосалова «Внести на бюро» и его подпись.
- ¹⁶ Докладная записка «О развертывании работы Куйбышевского Авиационного Ин-та» от 18 августа 1942 г. СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 33. Д. 320. Л. 24 об.
- ¹⁷ К 1 октября 1942 года профессорско-преподавательский состав Куйбышевского авиационного института насчитывал 36 человек, в том числе: 3 – доктора наук, профессора (все совместители), 10 кандидатов наук, доцентов, 5 старших преподавателей, 12 преподавателей, 6 ассистентов. В структуре института было создано 14 кафедр. С октября по декабрь 1942 года на работу было принято еще 32 преподавателя, а 8 человек из первого состава уволились.
- ¹⁸ Приказом Всесоюзного Комитета по делам высшей школы при СНК СССР от 17 июля 1942 года

№ 143/М «Об открытии авиационного института в городе Куйбышеве» был установлен контингент набора по 150 человек на первый курс по двум специальностям: технология самолетостроения и технология авиационного моторостроения. Общий контингент обучающихся должен был составить 1000 человек. В докладной записке от 19 декабря 1942 года директор института Ф.И. Стебихов сообщал первому секретарю обкома ВКП(б) В.Д. Никитину о трудностях комплектования: на 1 октября было зачислено 914 студентов, «но из-за отсутствия необходимого общежития и неопуска части студентов с местных заводов, контингент подвергся изменению. После того, как часть площади занимаемого институтом здания была отдана под общежитие и после длительных переговоров с дирекциями заводов об отпуске зачисленных в институт» контингент обучающихся составил 793 студента. Среди студентов было много фронтовиков, в том числе получивших ранения и контузии и награжденных боевыми наградами. СОГАСПИ Ф.656. Оп.33. Д. 320. Л. 4-14.

¹⁹ Скорее всего, речь идет об уже упоминавшихся постановлении СНК СССР от 8 июня 1942 года № 891 «Об открытии авиационного института в городе Куйбышеве» и приказе Всесоюзного Комитета по делам высшей школы при СНК СССР от 17 июля 1942 года № 143/М «Об

открытии авиационного института в городе Куйбышеве», в которых были пункты: «Установить начало работы Куйбышевского авиационного института 1 октября 1942 года». СОГАСПИ Ф.656. Оп.33. Д.21. Л.10; Центральный государственный архив Самарской области (ЦГАСО) Ф.3951.Оп.1. Д. 1. Л.2.

²⁰ Упомянут Авиационный завод № 1 им. И.В. Сталина Народного комиссариата авиационной промышленности СССР. Предприятие было эвакуировано из Москвы. На этом заводе производился штурмовик Ил-2, здесь же начальником цеха работал будущий директор КуАИ Ф.И. Стебихов.

²¹ Слова «как подсобных рабочих» дописаны ручкой.

²² Главное управление учебных заведений Народного комиссариата авиационной промышленности СССР (ГУУЗ) в тот момент возглавлял Ф.Т. Ананьев. Авиационный институт находился в двойном подчинении – у Народного комиссариата авиационной промышленности СССР и Всесоюзного Комитета по делам высшей школы при СНК СССР.

²³ Слова «они» и «только» дописаны ручкой.

²⁴ 16 сентября 1945 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за особые заслуги в области подготовки инженеров и техников для авиационной промышленности А.М. Соيفер был награжден орденом Красной Звезды.

«GREAT DIFFICULTIES»: A. M. SOIFER'S REPORT ON THE PROBLEMS OF ESTABLISHING THE KUIBYSHEV AVIATION INSTITUTE IN 1942

© 2022 S.D. Chebotarev, M.M. Leonov

Samara National Research University named after Academician S.P. Korolev

The paper is devoted to passive resistance as a reaction of bureaucracy to the decision of the central government to establish the Kuibyshev Aviation Institute. The authors try to interpret the motives and logic of the behavior of officials, and also draft scenarios for resolving the conflict. Special attention is paid to the mechanism of interaction between the management of the Aviation Institute and the authorities of the Kuibyshev region. In the appendix to the article the authors publish the text of the memorandum of the first director of the institute A.M. Soifer to the secretary for the aviation industry of the Kuibyshev Regional Committee of the All-Union Communist Party of Bolsheviks N.I. Mosalov "On the deployment of the work of the Kuibyshev Aviation Institute".

Keywords: Kuibyshev Aviation Institute, bureaucracy, official red tape, passive resistance, science, education, war.

DOI: 10.37313/2658-4816-2021-4-1-39-45

Sergey Chebotarev, Post Graduate Student, Department of Russian History and Historiography. E-mail: 04031962@mail.ru
Mikhail Leonov, Doctor of History, Professor, Head of the Department of Russian History and Historiography. E-mail: leonov@ssau.ru