

---

# ВОСПОМИНАНИЯ

---

*К 30-летию Победы в Великой Отечественной войне*

## АВИАЦИОННАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ \*

(из воспоминаний НАРКОМА)

*А. И. Шахурин*

### 4. Борьба за качество и совершенствование авиационной техники

В самом начале моей работы наркомом авиапромышленности, начальником ВВС был Яков Владимирович Смушкевич, замечательный летчик, беспредельно любивший свою профессию, прекрасный товарищ, дважды Герой Советского Союза. С ним мы проработали около года в то весьма ответственное время, когда испытывались новые самолеты и определялось, какие из них должны быть приняты на вооружение Красной Армии и запущены в серийное производство. В конце 1940 г. Я. В. Смушкевич был переведен на другую работу, а начальником ВВС назначен П. В. Рычагов, тоже дважды Герой Советского Союза, боевой летчик. Его деятельность как начальника ВВС не запечатлелась в моей памяти. За два месяца до начала войны начальником ВВС стал Павел Федорович Жигарев, крупный военный деятель, руководивший нашей авиацией в особенно трудные месяцы (вплоть до апреля 1942 г.), с 1955 г. — Главный маршал авиации. Его сменил на посту командующего ВВС Александр Александрович Новиков (с 1944 г. — Главный маршал авиации), ранее приобретший серьезный боевой опыт в войне с белофиннами и с фашистами на подступах к Ленинграду. Вокруг А. А. Новикова сложился весьма работоспособный коллектив. Первым его заместителем был маршал авиации (с 1944 г.) Григорий Алексеевич Ворожейкин; заместителями (назначены в разное время) — маршалы авиации (с 1944 г.) Сергей Александрович Худяков и Федор Яковлевич Фалалеев, членом Военного совета ВВС — генерал-полковник авиации Николай Сергеевич Шиманов. Заместителями командующего работали также главный инженер ВВС генерал-полковник инженерно-технической службы Александр Константинович Репин и генерал-полковник авиации Алексей Васильевич Никитин. Деятельность этого штаба Военно-Воздушных Сил я очень хорошо знал на протяжении всей войны, так как с ноября 1941 г., оставаясь наркомом, являлся одновременно членом Военного совета ВВС. То был хорошо слаженный коллектив, глубоко понимавший свои задачи и оперативно их решавший. Командующий, его заместители, Военный совет ВВС всегда отлично знали нужды фронта, так как большую часть года проводили на фронте, быстро оценивали результаты новых тактических приемов боевых воздушных операций и способствовали переносу лучших из них во все авиачасти и соединения.

Много добрых слов следует сказать о работе такого органа ВВС, как штаб Авиации Дальнего Действия (АДД), созданной на базе 212-го Отдельного дальнебомбардировочного авиаполка. Организатором этого вида авиации явился Главный маршал

---

\* Окончание. Начало см. «Вопросы истории», 1975, № 3.

авиации (с 1944 г.) Александр Евгеньевич Голованов, летчик высокого класса, мастер слепых полетов, долго работавший ранее в Гражданском воздушном флоте. Когда началась подготовка личного состава его полка к слепым полетам и ночной посадке самолетов, он сам стал инструктором-методистом и удивил всех мастерством и знанием дела. Полк был развернут в авиадивизию дальнего действия, а затем сформировавшиеся соединения такого рода постановлением ГКО преобразовали в АДД со значительным расширением самолетного парка и непосредственным ее подчинением Ставке. Парк АДД состоял преимущественно из самолетов ИЛ-4, а также ЕР-2 и ПЕ-8. О бомбовых ударах, нанесенных АДД по Берлину, по глубоким и ближним тылам противника, интересно писал ее командующий А. Е. Голованов. Мне не раз приходилось бывать в Ставке при обсуждении заданий АДД, и я всегда восхищался выдержкой ее командующего и четкой аргументацией предлагавшихся им решений. Большую помощь в работе оказывали ему его ближайшие помощники — заместитель командующего маршал авиации (с 1944 г.) Николай Семенович Скрипко, начальник штаба генерал-полковник Марк Иванович Швелев и главный инженер АДД генерал-полковник инженерно-технической службы Иван Васильевич Марков. Все они были знатоками своего дела, людьми широкого кругозора, большого житейского опыта и культуры.

Много прекрасных командиров авиационных соединений отличилось за время войны и выросло в крупных военных деятелей: среди них — Главный маршал авиации (с 1959 г.) Константин Андреевич Вершинин, маршалы авиации (с разного времени) Степан Акимович Красовский, Владимир Александрович Судец, Сергей Игнатьевич Руденко, генерал-полковники авиации Т. Т. Хрюкин, С. К. Горюнов, В. Н. Жданов, Ф. А. Польшин, Н. Ф. Папивин, нынешний командующий ВВС Главный маршал авиации Павел Степанович Кутахов. Начав войну как командиры сравнительно небольших соединений, они закончили ее, управляя боевыми операциями тысяч самолетов. Назовем и таких прославленных командиров авиакорпусов, как П. П. Архангельский, Г. Ф. Байдуков, Е. М. Белецкий, А. С. Благовещенский, Н. П. Каманин, В. С. Молоков, В. В. Ненайшвили, В. Г. Рязанов, Е. А. Савицкий, С. В. Скосарев, И. Д. Подгорный, И. С. Полбин, И. Л. Туркель, В. А. Ушаков. О храбрости, героизме и мастерстве наших летчиков по заслугам рассказано много. Советские летчики, сбив спесь с гитлеровских стервятников, уже в первый период войны заставили уважать себя как воздушных бойцов, а потом и признать полное наше превосходство как в моральной стойкости, так и в боевом мастерстве. Советский народ с любовью и восхищением следил за боевыми подвигами летчиков. Они высоко оценены Коммунистической партией и Советским правительством. Свыше 200 тыс. летчиков, штурманов, инженеров, стрелков-радиистов, механиков, мотористов награждены орденами и медалями СССР. 2 420 авиаторам было присвоено звание Героя Советского Союза; 22 из них — женщины. 65 удостоены этого звания дважды, А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб — трижды. Вот те люди, которые практически проверяли на фронте продукцию, выпускавшуюся авиазаводами. Нужно ли говорить, почему все работники авиапромышленности даже в самые тяжелые дни войны постоянно думали не только о количестве, но и о качестве боевых машин?

В феврале 1943 г. Наркомат провел научно-техническую конференцию огромного практического значения. Ее повестка дня сама по себе может свидетельствовать, чем занималась тогда наша авиационная наука. Было сделано 37 докладов по таким вопросам, как деятельность ЦАГИ, ЦИАМ, ВИАМ и ЛИИ, перспективы самолетостроения, увеличение скорости серийных самолетов и их прочности, мощности моторов, высотности двигателей, технология деревянных, фибровых и металлических деталей, материалы-заменители, лакокрасочные покрытия, методы сварки, авиаброня, повышение живучести самолетов, устранение дефектов, контрольные испытания, оборудование машин, бензосистемы, турбореакторы, герметичность, динамические испытания, шасси, и о многом другом (докладчики — С. Н. Шишкин, В. И. Поликовский, А. Т. Туманов, И. В. Остославский, А. И. Макаревский, К. А. Ушаков, В. Д. Владимиров, А. В. Чесалов, В. И. Дмитриевский, А. К. Мартынов и другие). Изучались не только возможности модификации наших серийных самолетов, моторов, приборов и иной авиационной техники, но и данные вражеских машин, а также самолеты других иностранных марок. Все это с глубоким научным анализом не раз демонстрировалось

на постоянно действовавших выставках. Бюро научно-технической информации на протяжении всей войны выпускало экспресс-информацию, которая рассылалась ОКБ, заводам и институтам.

Много работ было проведено институтами по повышению живучести боевых самолетов. Начальник ВИАМ, ныне член-корр. АН СССР генерал-майор А. Т. Туманов интересно рассказывал на конференции об изготовлении фибровых бензобаков: из многих сортов, сделанных по специальной технологии, был выбран лучший листовой сорт, названный флек-фибра (листовая, авиационная, конструкционная). Этот высококачественный материал заменил остродефицитный цветной сплав АМЦ, причем реальная экономия металла на каждом истребителе и штурмовике достигала 56 кг, одновременно повышалась безопасность полетов. Главный инженер ВВС А. К. Репин, обобщая сведения, поступавшие из частей, говорил: «Опытом войны и специальными испытаниями установлено, что фибровые баки с протектором ВИАМ при поражении их снарядами 15—20 мм дают от гидравлического удара только разрывы и трещины фибры без разрушения протектора. Входные и выходные отверстия через 5—10 минут полностью затягиваются; а пробойны от снарядов на металлических баках не затягиваются, что приводит к вынужденной посадке или к пожару». Как докладывали летчики и инженеры воинских частей, новые бензобаки выдерживали двух- и трехкратную перегрузку по сравнению с металлическими и даже при 17 пулевых пробоях сохраняли герметичность.

Созданию штурмовика, сыгравшего исключительную роль во время Великой Отечественной войны, весьма способствовали труды по бронезащите. Броня известна давно. Но для бронирования самолета нужна была броня нового типа. Речь шла об облегченной броне и более пулестойкой, чем на судах и танках. Эту ответственную и трудную задачу решили ученые ВИАМ: инженер С. Т. Кишкин (ныне академик) и доктор технических наук Н. М. Скляр. Они разработали теорию взаимодействия брони с пулями и снарядами авиационного оружия, обосновав принцип «активной брони». Их идея заключалась в том, чтобы кинетическую энергию пули расходовать не на деформацию брони, а прежде всего на разрушение ее самой. При ударе в броню типа судовой или танковой снаряд внедряется в нее и движется с отрицательным ускорением, пока не остановится. Для пуль 7,62 и 12,7 мм длина пути до остановки в судовой броне достигала 15—35 мм. Поэтому вес 1 кв. м брони достигал от 120 до 280 кг. Конечно, такая броня в авиации неприменима. Сотрудники ВИАМ создали экранированную броневую систему. Она успешно защищала штурмовики ИЛ-2 и ИЛ-10 от 20-мм снаряда, а весила на 40% легче обычной брони. За эту работу товарищи Кишкин и Скляр в 1942 г. были удостоены Государственной премии.

В результате общих усилий ученых-металловедов и производственников удалось обеспечить массовый поточный выпуск по строгому графику ежедневно до 50 бронекорпусов для штурмовиков. Больше 40 тыс. Илов, в которых были забронированы не только летчик и стрелок, но и двигатель, бензобаки и другие жизненные системы самолета, выпустила наша советская авиационная промышленность за годы войны. Создание «летающего танка» — истинный подвиг тружеников тыла, существенно способствовавший нашей победе. Добавлю, что защита летчика и самолета была бы недостаточной, если бы в короткий срок не нашли способа изготовления и не обеспечили производство бронестекла, которое при попадании пуль и снарядов не только не пробивалось, но и не давало узоров, затрудняющих видимость.

Перед войной основные базы снабжения авиационной промышленности — металлургические заводы были расположены в южных и центральных областях СССР. В начале 1941 г. 60% алюминия наша промышленность получала от Днепропетровского и Волховского заводов, 65% тонкостенных труб — от трубного завода имени В. И. Ленина в Днепропетровске и Никопольского. Теперь нужно было помочь в создании промышленной базы на востоке и освоении высокой технологической культуры изготовления таких материалов. С этой целью из Наркомата и ВИАМ туда были командированы специалисты. Результаты оказались ощутимыми. Поставки металла для авиации с заводов Урала и Сибири уже в 1942 г. обеспечивали до 70% наших нужд, а в 1943 г. — до 84% при одновременном росте выпуска самолетов.

Важной задачей военного времени явилось создание под руководством доктора технических наук В. В. Чеботаревского и кандидата технических наук М. Я. Шарова

лакокрасочных покрытий, не только защищавших деревянные и тканевые покрытия самолетов от увлажнения и гниения, но и обеспечивавших их маскировку на местности. Доктор технических наук Г. В. Акимов явился одним из основателей советской школы коррозионистов, разработавшей систему обеспечения коррозионной стойкости деталей и узлов самолета, его агрегатов и двигателей. Для форсирования производства более мощных двигателей, что диктовалось необходимостью повышения скоростей самолетов, требовалось преодолеть большую трудность: недостаточную надежность работы клапанного узла из-за прогара клапанов. Перед специалистами была поставлена задача разработать более жаростойкие сплавы для наплавки клапанов. При этом новые сплавы не должны были иметь в своем составе остродефицитного кобальта. Ученые ВИАМ в содружестве с работниками завода «Электросталь» и авиазаводов создали два типа сплавов на хромоникелевой основе, чем обеспечили длительную работу мощных двигателей и повышение скорости боевых самолетов, обусловившее их преимущество над фашистской авиацией. Научные сотрудники А. Т. Туманов, Г. В. Акимов, А. А. Киселев, начальник лаборатории завода «Электросталь» В. С. Култыгин, главный металлург авиазавода М. А. Ферин, решившие эту важную задачу, также были удостоены Государственной премии.

В первые же месяцы работы наркомом мне довелось познакомиться с выдающимся ученым и замечательным человеком, о котором всегда буду хранить самую теплую память, — Сергеем Алексеевичем Чаплыгиным, учеником и сподвижником Н. Е. Жуковского, все свои знания отдавшим делу развития советской авиации. Мы часто встречались с ним в предвоенный период и переписывались затем после его отъезда в эвакуацию. Никогда не забыть мне таких выдающихся деятелей авиастроения, как Андрей Николаевич Туполев и целая плеяда крупных ученых, активных участников создания самолетов в лице С. А. Христиановича (ныне академик), И. В. Остославского, Г. Н. Абрамовича, А. В. Чесалова, В. И. Поликовского, Л. И. Седова (ныне академик), А. Н. Журавченко, К. А. Ушакова, А. И. Макаревского (ныне академик), С. Н. Шишкина, С. С. Сопмана, Г. П. Свищева (ныне член-корр. АН СССР), Е. П. Гроссмана, А. Т. Туманова (ныне член-корр. АН СССР), С. Т. Кишкина (ныне академик). Многие из них по сей день успешно трудятся, обогащая отечественную науку и технику своими достижениями. Примером исключительно преданного авиаделу, высокоталантливого ученого может служить акад. Мстислав Всеволодович Келдыш, Президент Академии наук СССР. Большая группа ученых, с которыми я познакомился ранее в Военно-воздушной академии, тоже принимала активное участие в работе научных институтов авиапромышленности: Б. Н. Юрьев, В. П. Ветчинкин, Б. С. Стечкин, Т. М. Мелькумов, акад. И. И. Артоболевский, В. Ф. Волховитинов, В. С. Пышинов и ряд других.

Наши институты и ОКБ занимались тогда и более отдаленной перспективой. На одной научной сессии в мае 1971 г. акад. С. А. Христианович в своем выступлении особо подчеркнул это обстоятельство: «На все нужно время, а в науке, может быть, более всего, потому что от научного исследования до конечного результата, то есть до момента, когда этот конечный результат летает, стреляет и работает, проходит немало времени... Во время войны в авиации мы, кроме текущих задач, закладывали наше будущее, решая новую, по существу, задачу — создание реактивной авиации. Это обеспечило мощь наших воздушных сил уже после войны. Хочу напомнить о том, как мы тогда думали о будущем... У нас была построена в 1941 г. первая околосзвуковая аэродинамическая труба, из которой впоследствии буквально «вылетала» реактивная авиация. В октябре 1941 г. все наиболее ценное оборудование эвакуировали. Но начатое дело не могло пропасть и не пропало. В январе 1942 г. было решено срочно вернуть и снова смонтировать скоростную трубу в Москве. Уже в феврале ее привезли обратно, и она была смонтирована. В начале 1943 г. были получены первые испытательные продувки. Иногда спрашивали: зачем это делать, ведь идет война? Но это-то и значило жить будущим. Руководство партии и Советское правительство в самые трудные времена провидели будущее и готовили его».

Еще в 1940 г. был создан первый ракетопланер С. П. Королева РП-318-11. Через год в конструкторском бюро Виктора Федоровича Болховитинова появился первый реактивный самолет. Большой новатор, крупный ученый и обаятельный человек, он создал несколько замечательных самолетов оригинальной конструкции, а главным

конструктором самолета «БИ» был А. Я. Березняк. Жидкостные реактивные двигатели для этого самолета разработали А. М. Исаев и Л. С. Душкин. В мае 1942 г. реактивный самолет под управлением замечательного летчика-испытателя Григория Бахчиванджи совершил первый вылет. Бахчиванджи сделал тот «рывок к звездам», о котором Юрий Гагарин потом напишет в своей книге, что без этого полета Бахчиванджи не было бы и его, Гагарина, полета в космос. В 1943 г. при испытании самолета Бахчиванджи трагически погиб... С большой настойчивостью и знанием дела долгие годы прокладывал пути турбореактивным двигателям пионер этого дела Архип Михайлович Лялька, ныне академик, дважды Герой Социалистического Труда. Интересный самолет, с большим взглядом вперед, еще перед войной сделал Владимир Михайлович Мясищев. То был высотный бомбардировщик с герметической кабиной. Мы не могли даже испытать его в Москве и испытывали его в глубоком тылу. Не успели и начать его освоение: вспыхнула война. Однако работа не пропала даром и позднее дала богатые всходы. Успешно трудились «на перспективу» и многие другие конструкторские коллективы, чьи самолеты и моторы «не воевали». Ведь мы не были в состоянии допустить во время войны многотильт в производстве. Оно оказалось бы пагубным для снабжения армии боевыми машинами.

Воевали в основном двумя типами истребителей — ЯК и ЛА. Самолеты МИГ, которые производились в начале войны и которых было сделано 3 500, затем сняли с производства, и не потому, что они были плохими. Наоборот, то были самолеты с высокой скоростью и с мощным вооружением. Но на них стояли те же типы моторов, что и на штурмовиках Ильюшина. Моторные заводы не могли обеспечить двигателями оба типа самолетов, а войска требовали больше штурмовиков, которые замечательно, действительно поддерживали пехоту и танки при решении боевых операций. ИЛ — надежная и живучая машина. В авиакорпусе, которым командовал генерал Н. П. Каманин, на одном вернувшемся из боевого полета ИЛ-2 насчитали более 500 попаданий. И все же летчик вернулся на базу, а после «лечения» штурмовик снова пошел в бой. Таким образом, и повседневными делами и перспективой нашей авиации занимались многие выдающиеся советские ученые и конструкторы. Всем им даже во время войны были созданы необходимые условия. Когда приходится читать, будто кто-то дожидался особого разрешения заниматься опытными работами и при этом якобы «вымаливал станочки», хочется сказать, что такое заявление — просто анекдот. Товарищи располагали большими возможностями для работы, в том числе «на перспективу», хотя каждый понимает, что боевые самолеты, воевавшие на фронте, требовали первоочередного внимания.

Скажу и об ошибках Наркомата. Так, в 1939 г. при выдаче заданий на проектирование и создание самолетов было допущено чрезмерное увлечение двигателем водяного охлаждения, поскольку такой двигатель при установке дает меньшее лобовое сопротивление. Видимо, немецкий самолет Мессершмитта с подобным двигателем стоял у многих перед глазами. Получилось так, что все истребители, вышедшие на испытания в 1940 г. (более 10 типов), и даже бомбардировщики имели двигатели водяного охлаждения. Это был явный просчет, хотя переубедить конструктора в то время было трудно. Ведь каждый сильно рассчитывал, что именно его самолет запустят в серийное производство. По мощностям же не менее 40% моторных заводов производили двигатели воздушного охлаждения. Могло получиться в дальнейшем, что одни заводы окажутся перегруженными, а другие будут делать двигатели «на склад». Правильно, разумно с государственной точки зрения поступил главный конструктор С. А. Лавочкин, создавший самолет ЛА-5 с двигателем воздушного охлаждения А. Д. Швецова, более мощным и очень надежным. Этот самолет не только превышал в скорости полета выпускавшиеся тогда ЯКИ, но имел также ряд других преимуществ. Его надежность объяснялась тем, что двигатель с воздушным охлаждением, даже с пробоями в нескольких цилиндрах мог «тянуть» без опасности пожара. А широкий лоб машины в какой-то мере защищал летчика от пуль. Наши асы А. И. Покрышкин и И. Н. Кожедуб под конец войны сражались на ЛА-5 и ЛА-7. Немцы тоже создали тогда истребитель с мотором воздушного охлаждения Фокке-Вульф-190, но он был тяжелее наших истребителей и более инертным, что затрудняло ему единоборство и с ЯК и с ЛА. Творческие силы советских ученых и конструкторов и на этот раз одержали верх. Принятие правильного решения по ЛА-5 было важ-

но и потому, что перевести завод с производства моторов воздушного охлаждения на водяные во время войны почти невозможно: понадобилось бы менять массу специального оборудования, к тому же значительная часть мощностей осталась бы неиспользованной. В напряженной «битве моторов» этого нельзя было допустить. Замечу, что кроме ЛА-5, моторы воздушного охлаждения АШ-82 стояли и на бомбардировщиках ТУ-2.

Выпуск боевой техники нарастал. Все острее вставала задача строжайшего контроля за качеством. Громадную роль в этом, помимо отделов технического контроля завода, играла военная приемка. Работавшие на заводах военпреды, в большинстве своем квалифицированные инженеры, оказывали предприятиям существенную помощь. Нередко начальники цехов и директора заводов возмущались «придираками» военпредов, отказывавшихся принимать отдельные агрегаты или готовые самолеты. Но, когда проходило первое недовольство, они убеждались, что те правы. Наркомат всегда ценил военпредовскую работу, а поставлявшуюся ими информацию считал объективной и надежной. В хорошую погоду и в ненастье, в холод и в жару испытывали они самолеты в воздухе на боевое применение. Твердо и без послаблений оценивали их боевые качества, надежность, безотказность. Если не было замечаний, заводской и военпредовский летчики-испытатели, принимая самолет, писали: «Годен и готов к бою»; если имелись замечания, то без колебаний отклоняли самолет и указывали причину. Затем по замечаниям летчиков начиналась доработка самолета и строгая проработка допустивших ошибку. Коллективы лётно-испытательных станций отличались особым трудолюбием, выносливостью, умением работать в любых условиях. Ежедневные донесения в Наркомат о переданных военной приемкой самолетах в боевой готовности воинским частям являлись основанием и для оценки работы завода.

Особо следует отметить в данной связи, вспоминает директор завода А. Т. Третьяков, летчиков Калинин, Жукова, братьев Давыдовых, Баранова, Кулешова, Моисеева, Туржанского, Сохранова и Иноземцева. Много сил отдали этому делу Медведев, Кулюкин, Лакшин, Генов, Ковалевский, Тепляков, Кулик, Локтев. Начальником объединенного аэродрома был полковник Павел Никифорович Шустов. Он подчинялся непосредственно Наркомату, так как аэродром обслуживал два завода. П. Н. Шустов, вступив в 1920 г. добровольцем в Красную Армию, окончил школу автомобильных механиков, затем школу летчиков, успешно служил в строевых летных частях, в 1938 г. стал летчиком-испытателем, начальником лётно-испытательной части завода, а потом начальником объединенного аэродрома. Он был не только умелым организатором лётно-испытательной службы, но и рачительным хозяином всего аэродромного хозяйства. Всегда заботился о том, чтобы летчики имели место для отдыха и по возможности хорошо питались; организовал косьбу травы на аэродромном поле, заготовил корма и приобрел коров, обеспечив молочными продуктами летный состав; построил рядом с аэродромом баню (первое время ближе чем в 10 километрах бани не было).

Тем не менее, несмотря на строгую проверку качества машин контролерами и военпредами на аэродроме, на земле и в воздухе заводскими летчиками и военными летчиками-испытателями ряд дефектов обнаруживался только во время боевой эксплуатации самолетов. Это очень заботило заводы и Наркомат. Принимались срочные меры. Всегда имелись наготове ремонтные бригады, перебрасываемые на фронт самолетами. Они оказывали немедленную помощь строевым частям. А заводы и Наркомат из каждого такого факта делали для себя серьезные выводы и еще пристальнее следили за качеством изготовления каждой детали, за монтажом агрегатов и самолета в целом. Особенно серьезная неприятность обрушилась на нас весной 1943 г., почти за месяц перед одной из крупнейших битв Великой Отечественной войны — боями на Курской дуге. Расскажу об этом подробнее.

С самого марта погода выдалась тогда капризная: то оттепель, то мороз, то дождь, то снег. Самолеты стояли под открытым небом, лишь замаскированные. В войсках их было уже значительное количество: среднемесячный выпуск в 1943 г. составлял 2 907 боевых машин. И вот на истребителях, которые базировались в этой зоне и находились там длительный срок, началось массовое коробление фанерной обшивки крыльев, а на некоторых самолетах даже срыв обшивки в полетах.

Этому происшествию способствовало, как выяснилось при расследовании, еще и то, что лаки и краски, поставленные на заводы, были не вполне качественными, ибо включали в себя непроверенные заменители. Но это выяснилось позже, а тогда, когда мы узнали о случившемся (командующие фронтами сообщили об этом непосредственно в Ставку), пришлось пережить тревожные часы. И. В. Сталин потребовал от нас немедленного ответа. И только данное ему слово, что в течение двух недель все будет приведено в полный порядок, успокоило его. Однако все понимали, насколько серьезно обстоит дело. Но мобилизованность и оперативность, к которым привыкли в авиационной промышленности, выручили нас. За вторую половину дня и ночь больше чем на 10 самолетных заводах были организованы ремонтные бригады, возглавленные технологами, инженерами и снабженные всеми необходимыми материалами. На самолетах их доставили на фронт, в авиачасти. Из Наркомата были командированы туда же заместитель наркома, начальник и главный инженер истребительного главка. Нарком химической промышленности М. Г. Первухин лично следил за доставкой на фронт необходимых лакокрасочных материалов. Через десять дней Наркомат доложил в ГКО, что все самолеты приведены в полный порядок. Это подтвердили и авиационные части и фронты. Оказалось, что в той или иной мере в ремонте нуждались несколько сотен самолетов.

Шел 1943 год. Наряду с радостями одержанных Красной Армией побед мы переживали и печали. Одна из них — налет фашистской авиации на самолетостроительный завод в Саратове, причинивший значительные разрушения. Это произошло в ночь с 22 на 23 июня. Ущерб возрос еще и потому, что первыми же бомбами было выведено из строя водоснабжение, и возникший во многих местах пожар оказался нечем тушить. Прилетевшие из Москвы в 6 часов утра заместитель наркома П. В. Дементьев, заведующий отделом ЦК ВКП(б) А. В. Будников и представитель ВВС генерал Я. Л. Бибииков застали пожар еще не ликвидированным и приняли участие в организации тушения. Завод ощутимо пострадал. По первому впечатлению казалось даже, что завода больше нет. Виднелись обгоревшие стены корпусов и станки, среди них много вышедших из строя. Полы в цехах (завод строился как комбайновый) были выстланы деревянной шашкой, которая за время работы достаточно промаслилась и послужила хорошим горючим материалом. Подогреваемые снизу, многие станины потрескались.

Наркомат внес в правительство предложение восстановить завод. Высказывалось и другое мнение — эвакуировать рабочих на другие заводы. ЦК ВКП(б) согласился с предложением о восстановлении и дал на это трехмесячный срок. И. В. Сталин позвонил на завод и, пригласив директора к телефону, спросил: «Ну, как, крепко вам сегодня досталось? Передайте коллективу, что быстро поможем вам восстановить завод». Началась расчистка завалов, цехов, площадок. Для восстановления были использованы все возможности Наркомата, переброшены лучшие строительные коллективы. Мобилизация ресурсов была самая полная. В частности, с других заводов изъяли все недостаточно используемое оборудование. И вот из руин, из сожженных цехов и служб вновь стал подниматься завод. Его славный коллектив, возглавленный партийной организацией, сумел даже быстрее, чем в намеченные сроки, снова наладить дело в прежних масштабах.

В августе И. В. Сталин приказал мне выехать на завод и дал указание вывести его на суточный выпуск боевых машин, равный тому, который был до налета. Положение на заводе по выпуску истребителей выглядело так: если в мае завод выпустил 286 истребителей, а в июне — 173, то в июле — 57. В августе дали 115, причем в последнюю декаду выпускали по 5 самолетов в день; в первую декаду сентября — 67 самолетов, во вторую — 86, в третью — 90 самолетов, а всего — 243. В третьей декаде сентября завод перешел на выпуск 10 самолетов в сутки (майский уровень), в октябре фронт получил 280 самолетов, а в последующем предприятие еще более повысило ежесуточный результат... Когда мы прилетали на этот завод, то всегда с огорчением наблюдали, как рабочие с большим трудом, теряя много времени и сил на дорогу, добирались до завода. Заводского транспорта не хватало, а в городе часто не ходили трамваи: электростанция нередко оставалась без топлива, и электроэнергию выделяли по жесткой норме, лишь бы не остановились предприятия. Иногда даже не работали хлебопекарни. Хорошо, что усиленные поиски геологов при-

вели к открытию Саратовского месторождения природного газа. Сразу оживило все городское хозяйство.

### 5. Развертывание социалистического соревнования и трудовой подъем

Социалистическое соревнование на заводах развертывалось все шире и шире. Этому помогала тесная связь предприятий с воинскими частями, приезды на заводы их представителей. Большую и полезную работу провела у нас выездная группа редакции газеты «Правда», возглавленная А. С. Магидом. Парторги ЦК ВКП(б) на заводах Л. Н. Ефремов, А. В. Агуреев, Д. И. Голованев, А. И. Шibaев, И. И. Румянцев, И. К. Замчевский, Н. И. Мосолов, А. А. Россковский и многие другие талантливые парторганизаторы и руководители неутомимо вели массово-политическую работу. Заводские коллективы жили нуждами фронта. Соревновались бригада с бригадой, цех с цехом, предприятие с предприятием. Уже в 1942 г. было развернуто соревнование во всесоюзном масштабе. Победители удостоивались знамен ГКО, ВЦСПС и Наркомата. Были установлены 1-е, 2-е и 3-и денежные премии.

«Росло напряжение на фронтах, напряженнее работал и завод,— вспоминает бывший директор авиационного завода, находившегося в то время в Москве, Герой Социалистического Труда А. Т. Третьяков.— Выпуск боевых самолетов все увеличивался. Армия в сентябре 1941 г. ежедневно получала от нас по 20 истребителей МИГ. На завод приезжали посмотреть работу коллектива американский представитель Стэнли с сотрудниками и английский вице-маршал Кольер в сопровождении офицеров. Они осматривали производство, но больше всего интересовались настроением рабочих и везде встречали только энтузиазм да напряженный, слаженный ритм работы. Через месяц завод был эвакуирован за Волгу. Там он одновременно достраивался и налаживал производство, осваивая новую машину — штурмовик ИЛ-2. В октябре 1942 г. на завод приехал представитель президента Рузвельта У. Уилки с сопровождающими лицами, чтобы посмотреть на нас в новых условиях. Увидели хорошо спланированные помещения, огромные, светлые, высокие корпуса, насыщенные станками и самым современным оборудованием. Ежедневный выпуск 15 штурмовиков и внушительные заделы по заготовительным цехам прямо свидетельствовали о том, что на этой цифре завод не остановится. Стэнли всматривался в лица рабочих, инженеров и потом сказал: «Да, это тот самый завод, на котором я был в Москве. Я узнал многих». В инструментальном цехе начальник цеха, показывая Уилки на юношу, работавшего на станке, сказал, что это сын директора завода. Уилки был очень удивлен. Почти в каждом цехе рабочие задавали вопрос: когда будет открыт второй фронт? Уилки отвечал, что он приехал сюда, чтобы разобраться в действиях союзника, и теперь будет содействовать ускорению открытия второго фронта. Уилки попросил разрешения посидеть в кабине штурмовика, в тире вел стрельбу из самолета, на аэродроме наблюдал за испытаниями в воздухе. Брющие, почти у земли, стремительные полеты, крутые подъемы, пикирование — все это произвело на него и сопровождающих лиц огромное впечатление. А от легчиков, отвечавших на его вопросы, он, в свою очередь, слышал все тот же вопрос: где воюют с Германией наши союзники и когда будет открыт второй фронт? Мы все понимали, что имели дело с очередной «разведкой» наших стойкости, мужества и умения сражаться...».

Решающее значение для нашей работы в тылу, для организации всей экономики и дела победы над гигантской индустриальной машиной и хозяйственной мощью фашистской Германии, оккупировавшей Европу чуть ли не целиком, имела направляющая, ведущая роль ВКП(б). С первых дней Великой Отечественной войны партия стала подлинно воюющей. На первый план работы парторганов выдвинулись задачи всесторонней и повседневной помощи Действующей армии. Росла и крепла сплоченность народа вокруг Коммунистической партии и Советского правительства. Это обстоятельство с большой результативностью сказалось, в частности, и на работе авиационной промышленности с ее предприятиями, научно-исследовательскими институтами, опытно-конструкторскими бюро, авиационными высшими учебными заведениями и техникумами. Чудеса трудового героизма проявили советские люди в период эвакуации и становления заводов на новом месте. То было делом чести



кадрового состава работников авиапромышленности. Всем, чем могло, помогало местное население. Несмотря на бронирование основных наших кадров, состав работающих уменьшился наполовину. Кто добровольно ушел на фронт, кто уехал вместе с семьей по иному адресу (чаще это касалось женщин). Постоянно нужны были люди, тем более что производство самолетов и моторов расширялось.

О том, как обучали этих людей, особенно тех, кто раньше не работал в промышленности, делятся своими воспоминаниями работники авиационных заводов. В трудных условиях, рассказывал тов. Курдин, начинал завод свою работу на новом месте. Одновременно с упорной борьбой за выполнение программы заводу пришлось расширять кадры, их надо было обучить, дать квалификацию. Передовые люди завода — стахановцы горячо взялись за дело. Был избран метод индивидуального обучения. Учеников прикрепили к кадровым квалифицированным рабочим. Результаты не замедлили сказаться. Вот несколько примеров: тов. Смородин подготовил 5 газосварщиков из новичков, не владевших этой профессией. Револьверщик тов. Коробкин обучил своей профессии 5 новых рабочих. Стахановец того же цеха тов. Баутин подготовил 8 токарей. На заводе росло второе поколение учителей и учеников, пришедших ранее в цех без всякой специальности. Тов. Объездчик за месяц приобрел квалификацию слесаря 4-го разряда, потом сам обучал новичков. Шлифовальщик тов. Пащенко, только в марте начав самостоятельно работать, в предмайском соревновании добился выполнения нормы на 212%. Немалую роль играли ежедневный учет и ежемесячное подведение итогов соревнования, а также материальное поощрение передовых людей производства лучшими условиями жилья, специальными «стахановскими обедами», дополнительным обеспечением продуктами и промтоварами.

Квалифицированных машиностроителей, рассказывает мастер тов. Шевцов, было тогда недостаточно. В первые же четыре дня работы на этом заводе в одну группу прибавилось 11 рабочих. То были люди, совсем не работавшие ранее на производстве или пришедшие с пищевых предприятий: кондитеры, продавщицы, счетные работницы и другие. Два дня уходило на инструктаж прибывших на завод людей, им показывали инструменты, объясняли, как с ними обращаться, рассказывали, что надо делать, потом всех учили практической работе. На пятый день новые рабочие приступили к выполнению несложных операций. Новичков распределили на пары: одного назначили старшим, другого — подручным. Из продавщицы Кудрявцевой вышел отличный мастер, из работницы лесного склада Токаревой — неплохая подручная. Они сдали сразу пробу на 3-й разряд, а потом делали по 3,5—4 нормы.

Положительную роль сыграли указы Президиума Верховного Совета СССР «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время» и «Об ответственности рабочих и служащих предприятий военной промышленности за самовольный уход с предприятий». Эти указы, вызванные обстоятельствами военного времени, способствовали ликвидации текучести и закреплению рабочих, занятых на военном производстве. Сами рабочие прекрасно это понимали. Но главное заключалось все же в другом: призыв партии к народу нацелить все силы на разгром врага и отстоять социалистическую Родину сыграл свою роль. Патриотизм советских граждан делал поистине чудеса. В обкомах и горкомах партии были созданы авиапромышленные отделы, введены секретари по авиапромышленности. Райкомы партии и парторганизации заводов развернули большую организаторскую и агитационную работу. С самоотверженностью, с самопожертвованием, невзирая ни на какие трудности, семейные обстоятельства и личные интересы, героически трудились большие массы людей. К нам на заводы шли домохозяйки, колхозницы, учителя, работники сберегательных касс, бухгалтера, артисты, студенты, ремесленники, фабзачучники. Шли и 15-летние подростки и пенсионеры, которым было за 60. А ведь бытовые условия, особенно вначале, были очень тяжелыми: плохое питание, холодные общежития, недостроенные и плохо отапливаемые цеха, плохая одежда и обувь... Но люди отдавали все силы на помощь фронту, для разгрома ненавистного врага.

У станка стоит девушка. Она сосредоточенна и строга, работает не отрываясь. Из-под ее рук выходят одна за другой детали. Ударница, стахановка военного времени, она сегодня дает уже шестую дневную норму. Это Валентина Николаевна Щорс, дочь легендарного полководца гражданской войны. В июне 1941 г. она закон-

чила педагогический институт, а когда вспыхнула война, пошла на завод, стала бригадиром женской бригады на большом самолетном предприятии. На моторостроительном заводе в январе 1942 г. организовалась фронтовая бригада в составе жен погибших воинов. Их было тогда 25, руководила ими Пелагея Семеновна Ковалева. Бригада Ковалевой обогнала многие мужские бригады в этом цехе. Напряженной работой они мстили за гибель мужей, свое горе переплавляя в труд. Перед Международным женским днем 1942 г. на заводах организовалось много фронтовых женских бригад имени Зои Космодемьянской. В одной из них было пять работниц: Гластенок — бригадир, до войны контролер сберкассы; Телегина — учащаяся техникума; Ломаренко — из железнодорожного училища; Астафьева — конторщица; Наумова — парикмахер. Через два месяца они давали ежедневно по две нормы. В другой такой же бригаде Гупахина, Гущина, Федорова, Степанова, Костикова показывали образцы ни с чем не сравнимого трудового героизма. Не было предела мужеству и выносливости этих женщин, а ведь после 12-часового рабочего дня они еще смотрели за детьми, стирали, приготавливали пищу, наводили порядок в доме и выходили на общественные работы по приведению в порядок улиц. Никакая самая высокая похвала труду женщин на заводах во время войны не будет чрезмерной. Напомню, что у нас они тогда составляли почти половину всех работавших. А если учесть, какой труд и какие тяжелые испытания легли на плечи женщин-колхозниц, то можно только преклониться перед их негибимым мужеством.

7 мая 1942 г. в газете «Правда» было опубликовано обращение моторостроительного и самолетостроительного авиазаводов ко всем заводам авиапромышленности с призывом развернуть социалистическое соревнование за расширение выпуска боевых самолетов и полное обеспечение нужд фронта авиационным оружием, давать больше самолетов для наших соколов, крепче наносить удары по врагу. И вот мы организуем Всесоюзное социалистическое соревнование рабочих авиационной промышленности. Обращение самолетостроительного (директор тов. Шенкман) и моторостроительного (директор тов. Баландин) заводов было подхвачено всеми нашими предприятиями. Накал соцсоревнования нарастал. В газетах описывались работа лучших фронтовых бригад авиационных заводов и результаты соревнования между ними. Соревновались не только завод с заводом, но и цех с цехом, бригада с бригадой. Было развернуто соревнование двухсотников, пятисотников. Наркомавиапром совместно с ЦК ВЛКСМ провел совещание бригадиров комсомольско-молодежных фронтовых ударных бригад. Были заслушаны сообщения об их работе, состоялся обмен опытом. Все бригадиры отличившихся бригад были награждены значком «Отличник социалистического соревнования авиационной промышленности». В мае 1942 г. газета «Правда» опубликовала письмо летчиков в связи с обращением самолетостроителей и моторостроителей ко всем заводам нашей отрасли. Летчики, высоко оценив это обращение, поклялись отдать все силы делу разгрома фашистских захватчиков.

Большое значение для развития социалистического соревнования имела широкая его гласность и немедленная положительная реакция на лучшие результаты и достижения, поощрение отличившихся. В цехах и бригадах, как правило, итоги соревнования подводились ежедневно, а листки с итогами вывешивались для общего сведения. Во всесоюзном масштабе итоги подводились ежемесячно, а результаты предавались гласности. Внутри Наркомата сначала результаты обсуждались на рабочей комиссии, куда входили все начальники управлений и отделов Наркомата. Там рассматривались не только выполнение, перевыполнение плана и отсутствие перерасхода фонда заработной платы, экономия материалов, электроэнергии, топлива, выполнение утвержденных Наркоматом заданий Главного конструктора по улучшению машин. Потом результаты обсуждались на коллегии Наркомата, докладывались президиуму ВЦСПС и публиковались в газетах. При наркомате действовало бюро экономического анализа в составе трех высококвалифицированных специалистов, которые анализировали работу заводов по экономическим показателям и вносили свои предложения наркому. ВЦСПС и Наркомавиапром призвали всех работников авиапромышленности и коллективы предприятий других отраслей, выполняющих заказы авиапромышленности, принять активное участие в соцсоревновании и тем самым помочь героической Красной Армии разгромить немецко-фашистских захватчиков

и изгнать их с Советской земли. Итоги социалистического соревнования тотчас освещались газетами «Правда», «Известия», «Труд» с указанием фамилий директоров, парторгов ЦК ВКП(б) и председателей завкомов предприятий, получивших Красные знамена и премии.

В те дни выездная группа редакции «Правды» на одном из заводов писала в газетном спецвыпуске: «Сегодня состоялся митинг, на котором вручили знамя Государственного Комитета Обороны. У вручающих — их пятеро — на груди горят звезды Героев Советского Союза. Завтра чуть свет на полученных новых ИЛах они улетят прямо на фронт. Одна из самых больших заводских площадок приняла сегодня необычный, праздничный вид. Около наспех сколоченных трибун полукругом стоят тысячи рабочих, инженеров, техников, служащих и летчиков-испытателей. Играет оркестр. Командир авиаполка гвардии майор Зуб произносит речь: «Сегодня мы вручаем вашему заводу Красное знамя Государственного Комитета Обороны. Вот это знамя. Оно завоевано вами самоотверженным трудом так же, как мы завоевали гвардейское знамя в упорных боях. Мы требуем от вас одного: больше самолетов и самого высокого качества!». Тогда же «Правда» опубликовала заметку с Волховского фронта: «Позавчера стремительным ударом нашей штурмовой авиации на вражеском аэродроме повреждено и уничтожено 32 самолета. Успеху содействовала внезапность появления наших летчиков над вражескими аэродромами, где находилось 45 самолетов, которые не успели даже подняться».

В партком завода пришло письмо с фронта от бывшего рабочего этого предприятия с просьбой опубликовать письмо в заводской газете: «Здравствуйте, дорогие товарищи, вам пишет ваш земляк Александр Степанов. Своим трудом в тылу, давая нашей Красной Армии первоклассные самолеты, вы ускоряете час разгрома гитлеровской Германии. Большое спасибо моему отцу за то, что он трехсотник. Постараюсь последовать его примеру и беспощадно уничтожать врага. Товарищи! Знайте, что ваш земляк вас не подведет. До последней капли крови буду уничтожать немецко-фашистских бандитов. Всем вам наша гвардейская часть шлет пламенный красноармейский привет. А. Степанов». Тысячи писем, благодарностей и пожеланий шли на фронт и с фронта на заводы. Отправлялись на фронт посылки, главным образом с теплыми вещами, а в них было вложено и тепло людских сердец. Пошли и «боевые подарки» народа: на личные средства труженики тыла покупали самолеты, танки и посылали их на фронт. Это стало вскоре традицией. А она имела свою историю.

Первый массовый сбор средств по инициативе ОДВФ проходил в 1923 году. Тогда на средства трудящихся были построены самолеты «Правда», «Моссвет», «Московский большевик», «Политработник», «Красный студент». Затем кончина В. И. Ленина вызвала во всех советских людях глубокую скорбь. Желая увековечить память вождя, наши граждане собирали деньги на местные памятники Ленину и на строительство самолетов. Построены были целые эскадрильи. Были самолеты и с таким названием: «Греческие большевики — Ильичу» (от греческих политэмигрантов). В те годы отечественное самолетостроение только зарождалось. Поэтому часто на собранные деньги приходилось покупать самолеты за рубежом. Почти никто за границей не мог тогда и подумать, что всего через 10 лет советская авиапромышленность уже не будет уступать самым знаменитым фирмам капиталистических государств. И это опять-таки было сделано с помощью всего советского народа. Лозунг «Советский народ, строй воздушный флот!» привлек большие средства в виде пожертвований. По призыву IX съезда ВЛКСМ «Комсомолец — на самолет!» в авиацию пришли через аэроклубы и авиакружки тысячи юношей и девушек.

В годы Великой Отечественной войны, когда Родина оказалась в опасности, советский народ вновь откликнулся на призыв партии еще и тем, что вносил свои сбережения на «боевые подарки» Красной Армии. 33 млн. руб. на строительство самолетов собрали в течение 10 дней трудящиеся Саратовской области, за две недели колхозники Тамбовщины — 43 млн., 22 млн. передали авиазаводам на выпуск боевых машин колхозники Новосибирской области. Многие из этих самолетов были отправлены в воинскую часть их прославленного земляка А. И. Покрышкина. Этот поистине всенародный начин подхватили трудящиеся всех республик и областей, городов и районов. На фронт шли самолеты-подарки с самыми различными географическими названиями: московские, горьковские, куйбышевские, кировские, с именами

прославившихся воинов Действующей армии и партизан — Лизы Чайкиной, Александра Матросова и других. 25 млн. руб. внесли в фонд обороны комсомольцы Москвы. На средства молодых патриотов была построена эскадрилья «Москва». Французские летчики полка «Нормандия — Неман» отдали на строительство самолетов свой месячный оклад. Летчик Георгий Паршин воевал на штурмовике, на фюзеляже которого было написано «Мсть Бариновых». Его самолет был построен на средства двух ленинградок Бариновых — матери и дочери. На подаренных самолетах сражались многие прославленные летчики: Покрышкин, Кожедуб, Алелюхин. Луганский, Покрышев, Титарев. Женщины Молдавии передали летчикам эскадрилью самолетов имени Марины Расковой.

Всего за годы Великой Отечественной войны советские люди пожертвовали на строительство одних только самолетов свыше 2,35 млрд. рублей. На эти средства построили несколько тысяч самолетов, причем значительную часть — сверх плана. Сейчас даже трудно представить себе в полной мере, какое все это имело значение для подъема народного энтузиазма. Когда люди узнавали, что рабочий класс с честью выполняет свои обязательства перед Красной Армией и фронтом, это придавало всем новые силы и будило новую инициативу. Неимоверно высок был накал соревнования, организуемого парторганизациями предприятий, райкомами, горкомами и обкомами партии и возглавляемого ЦК ВКП(б). Еще на заре соцсоревнования В. И. Ленин писал, что коммунизм начинается тогда, когда появляется самоотверженный, сознательный труд на общее благо людей. То, что происходило в грозные годы войны на заводах, было настоящим коммунистическим трудом. 12 июля 1943 г. газета «Правда» вышла с призывом крепить авиационную мощь Родины, давать фронту больше самолетов и улучшать их качество. Пересматривавшиеся по инициативе самих рабочих нормы вскоре опять перевыполнялись. Вовсю развернулись рационализаторская работа и изобретательство. Производство переводилось на поток. Создавались конвейерные линии. Быстрым освоением профессий и ростом производительности труда, включением в общий высокий ритм работы нового пополнения мы обязаны нашим кадровым рабочим, мастерам, инженерам, технологам и конструкторам, этому золотому фонду авиапромышленности, его командному составу, начальникам цехов, главным инженерам и директорам заводов, большой пропагандистской и организаторской деятельности заводских партийных, комсомольских и профсоюзных организаций. И вот итог: в 1941 г. было дано Красной Армии 15 874 самолета, в 1942 г. — 25 436, в 1943 г. — 34 900, в 1944 г. — 40 300 самолетов, а за первую половину 1945 г. — более 20 тысяч.

## 6. Улучшение условий жизни и труда авиастроителей

Немалое значение имело то обстоятельство, что постепенно все больше внимания стало уделяться вопросам быта рабочих, в особенности молодежи. В первые месяцы после эвакуации условия были тяжелыми. Напомним здесь об одном случае, описанном выездной группой редакции газеты «Правда». Директор завода М. С. Жезлов поехал осматривать бараки и общежития, отсюда пошел по столовым и в одной из них стал свидетелем такого разговора: «Сегодня на первое опять «железвка» (речь шла о каком-то супе). Когда же кончатся «голубая ночь» (щи из ботвы), «осень» (бурда с горохом) и «карие глазки» (горячая вода с воблой)?». Директор собрал комендантов общежитий, заведующих столовыми и всех, кто занимался службой быта. После небольшого, но крепкого вступительного слова повел их по цехам. Подойдя к бригаде Ковалевой и поздравив ее, сказал: «Расскажите этим бездельникам, как вы работаете». Затем пошли в литейный цех к автоклавам. Здесь были траншеи. Посмотрели: там полно спящих рабочих. Они отработали свою смену, но в холодное общежитие не пошли, а в траншеях имелись нагревательные трубы. Жезлов бросил только одну фразу: «Имейте в виду, у каждого из них по 3—4 нормы за смену». «Экскурсия» возымела действие. Бытом на этом предприятии занялись вплотную. Вскоре и здесь появились образцовые примеры. В 18-м бараке юношеского городка — чистые комнаты, опрятные постели, порядок; чувствуется заботливая рука. Главный «виновник» дела — начальник цеха тов. Полонецкий.

Повседневную заботу проявляли партия и правительство в те невероятно тяжелые годы об обеспечении продуктами питания всех рабочих, ИТР, служащих, ученых в ведущих отраслях оборонной промышленности. В свое время было принято полезное решение о создании сети закрытых столовых и магазинов для обслуживания рабочих крупнейших предприятий авиационной промышленности. Были организованы «Авиаторги», подчиненные Наркомату торговли СССР. Появилась возможность уже тогда ввести поощрительное снабжение лучших стахановцев некоторыми дефицитными товарами. В первый же месяц войны было вынесено решение о принятии на государственное снабжение всего городского населения хлебом, мясом и другими продуктами по установленным нормам. В марте 1942 г. нас поставили в известность о необходимости организации ОРСов (отделов рабочего снабжения) при промышленных предприятиях с возложением на них задач по снабжению продовольственными и промышленными товарами, снабжению работающих товарами и продуктами посредством организации заготовок, закупок, улова рыбы, охоты и подсобных сельских хозяйств, а также по организации мастерских бытового обслуживания.

При наркоматах возникли главные управления по рабочему снабжению. В авиационной промышленности ГлавУРС возглавлял опытный работник торговли, заместитель наркома Г. Ф. Шорин. Отличаясь значительной концентрацией своих предприятий, авиапромышленность смогла создать хорошие условия для широкой и быстрой организации ОРСов. ГлавУРСу Наркомата в централизованном порядке выделялись фонды на весь контингент работающих. ОРСы при помощи партийных, профсоюзных и комсомольских организаций создали на базе переданных промышленности совхозов 168 подсобных хозяйств с земельной площадью в 281 тыс. га и поголовьем скота в 32 240 коров, 8 409 лошадей, 42 866 свиней, 3 942 овцы и козы, 2 тыс. пчелосемей и 23 300 птиц. Эти хозяйства были переведены на самокупаемость и сами обеспечивали себя кормами. Государство освободило их от обязательных поставок мяса, яиц, жиров, картофеля и овощей. Зерновые же культуры сдавались государству в размере 50% от общей нормы сдачи колхозами, обслуживавшимися МТС. Норма сдачи молока — до 300 литров в год от каждой фуражной коровы порайонно. Кроме того, правительство разрешило поступающие от подсобных хозяйств (за исключением обязательной сдачи) продукты расходовать без зачета в нормах продовольственных карточек. Эти хозяйства за годы войны сумели увеличить поголовье крупного рогатого скота до 38,5 тыс. голов. В 1945 г. они получили приплода 11 тыс. телят, 40 тыс. поросят и 6 тыс. ягнят.

Благодаря этому мы смогли развернуть сеть профилакториев, когда рабочих при срочной необходимости отправляли на 2—3 суток или даже на одну ночь в дома отдыха, где они получали нужное им лечение и питание сверх нормированного. Для подростков до 18-летнего возраста организовали юношеские городки с регулярным трехразовым питанием. Подсобные хозяйства сыграли немалую роль в повышении производительности труда и улучшении быта рабочих. Если до войны заводские территории украшались цветами, и этим гордилось каждое предприятие, то в описываемое время там сажали лук, чеснок и щавель. Более половины работающих получали сверх нормированного снабжения второе горячее питание, а свыше  $\frac{1}{10}$  части — усиленное питание и «стахановские обеды». С учетом дополнительного питания молодежи по авиапромышленности в целом дополнительными видами питания было охвачено 85% состава работавших. Хлеба выдавали на 100—200 граммов больше основной нормы; работавшим во вредных цехах — ежедневно пол-литра молока. Более 100 тыс. детей школьного и дошкольного возраста получали питание из дополнительных фондов. А так как с одеждой было тоже плохо, то не раз приходилось ездить к Начальнику тыла Красной Армии А. В. Хрулеву и просить его передать нам 100—200 тыс. пар побывавшей в употреблении воинской одежды и обуви. Мы приводили ее в относительный порядок, потом одевали и обували наиболее остро нуждавшихся. Андрей Васильевич, человек широкой души, несмотря на огромные заботы и исключительную личную ответственность за обеспечение Красной Армии, никогда не отказывал нам в помощи и поддержке.

Все эти мероприятия развернулись в основном со второго квартала 1942 г., а кое-где и позднее, когда у руководства заводов дошли до этого руки. Во многом помогли женские советы. Многие наши заводские поселки — это небольшие города,

обычно на расстоянии в 6—12 км, а то и больше от основного города. Нужны были свои магазины, хлебопекарни, аптеки, поликлиники, больницы, парикмахерские. ОРСы организовали 29 хлебозаводов, 7 предприятий безалкогольных напитков, 138 пошивочных и обувных мастерских. Широко было развито производство обуви из хлорвиниловой смолы — до 150 тыс. пар в год. Организовали пимокатное производство, дававшее 120 тыс. пар валенок, 120 ателье по пошиву одежды, 240 других предприятий бытового обслуживания. ОРСы из года в год увеличивали продажу промышленных товаров. В 1942 г. в среднем на одного рабочего было продано хлопчатобумажных тканей 4,5 м, шерстяных — 1,8 м, швейных изделий — на 18 руб., обуви — на 20 руб.; в 1943 г. соответственно 9,8 м, 2,8 м, на 32,8 руб., на 44 руб., а трикотажных изделий — на 12 рублей. В 1944—1945 гг. изготовлено 796 тыс. алюминиевых тарелок, почти 5 млн. ложек, много кроватей, железных печей, стаканов, кружек и других предметов вплоть до хозяйственного мыла, которого за те два года было сварено 375 тонн. Парторг ЦК ВКП(б) А. В. Агуреев писал 4 октября 1943 г. в газете «Правда» о том большом внимании, которое партийные организации уделяют работе ОРСов, и о серьезном значении их деятельности вообще, а также об их конкретных достижениях на предприятиях нашего профиля.

Значительные размеры приобрели в годы войны индивидуальные и коллективные огороды, индивидуальное животноводство. Мы получили в ноябре 1942 г. важное постановление о закреплении за предприятиями и учреждениями земельных участков, отведенных под индивидуальные огороды рабочим и служащим, на 5—7 лет. Администрации предприятий запрещалось в течение этого срока перераспределять участки. Ежегодно ОРСы выделяли для индивидуального огородничества до 6 тыс. тонн семенного картофеля, а также овощных семян и рассады. Охват огородничеством рабочих и служащих предприятий авиапромышленности достиг в 1943 г. 45%, а в 1945 г. — 83%. Индивидуальные огородники получали до 40 тыс. т картофеля и овощей в год. На личные нужды наши ОРСы со своих подсобных хозяйств продали рабочим в 1942—1945 гг. 1 193 телят, 45 430 поросят, 1 121 ягненка и козленка. После войны, в августе 1946 г., было принято также постановление о развитии индивидуального животноводства на предприятиях Урала, Сибири и Дальнего Востока. В соответствии с ним ОРСы авиапромышленности заключили договоры с рабочими, ИТР и служащими и продали им в индивидуальное пользование 1 929 коров и 3 185 телят, 7 880 поросят, 20 тыс. голов птицы.

Находясь на заводах, работникам Наркомата приходилось заниматься не только производственными делами, но и вообще всем, что связано с работой и бытом трудящихся. Мастера, например, жаловались на то, что у них нет материальной заинтересованности: ответственность большая, за 20—30 чел., а квалифицированный рабочий, отвечая только за себя, может заработать больше. Мастера — извечная проблема. Еще до войны было много постановлений и приказов о роли мастера на производстве, его авторитете и правах; на деле же менялось немногое. В качестве одной из мер поощрения мы решили организовать специальный магазин для мастеров. Совместно с обкомом партии собрали представителей промкооперации и артелей и обратились к ним с просьбой подсчитать, что из одежды, обуви, домашней утвари могут они изготовить в краткие сроки. Рассказали о назначении этих товаров. Кооператоры откликнулись на наши предложения, и вскоре в спецмагазин стали поступать первые товары. Совхозы наши выделили дополнительно кое-что из продуктов. Жены мастеров, получившие пропуска в этот магазин, реально почувствовали бытовую пользу от напряженной работы их мужей.



Авиационная промышленность, как и все народное хозяйство, весь советский тыл, внесла значительный вклад в дело разгрома немецко-фашистских захватчиков, в обеспечение победы Советских Вооруженных Сил над гитлеровской военной машиной. Наша страна, советский народ мужественно встретили нависшую грозную опасность. Социалистическая экономика показала величайшую жизненную силу. Владея экономическими ресурсами почти всей Европы, фашистская Германия оказалась не в состоянии преодолеть могущество социалистического хозяйства, его произ-

водительные силы. Трудовой энтузиазм народа, энергия и изобретательность творили подлинные чудеса. Коммунистическая партия и Советское правительство высоко оценили труд авиастроителей. Коллективы многих заводов и ОКБ, десятки тысяч рабочих, инженеров, техников, руководителей производства были награждены орденами и медалями СССР. На вечное хранение оставлены многим передовым коллективам знамена ГКО. Ряду директоров заводов и главных конструкторов присвоено звание Героев Социалистического Труда. Прошедшие проверку Великой Отечественной войной, наши научные и конструкторские кадры, работники институтов, ОКБ и заводов стали еще более зрелыми, опытными. Их творческая активность в послевоенный период проявилась еще более результативно. Переход на околозвуковую и сверхзвуковую реактивную авиацию, подготовленный в определенной мере еще во время войны, стал стремительно разворачиваться. Пассажирская реактивная авиация, строительство многоместных лайнеров показали всему миру неуклонный рост нашей авиационной техники, неудержимый прогресс советской науки. Когда сейчас анализируешь, что сделано в авиационной промышленности накануне и в период Великой Отечественной войны: невиданный ранее размах создания опытных самолетов, громадное строительство предприятий и институтов авиапромышленности, развертывание серийного производства новых боевых самолетов в конце 1940 г., резкое наращивание их выпуска в связи с началом войны, эвакуация большинства авиационных заводов и заводов-поставщиков, становление их на новых местах, успешная работа на протяжении всей войны по суточному графику, — то приходишь к выводу, что это стало возможным лишь потому, что создание и развитие авиационной промышленности и авиации было делом всей партии, всего народа. Наша партия в тесном единении с трудящимися организовала и направила работу народного хозяйства, вдохновила тружеников тыла на великий труд, а воинов — на героические подвиги и привела страну к победе над фашизмом.

---