

Левин Израиль Соломонович

## Грозные годы

Проект "Военная литература": [militera.lib.ru](http://militera.lib.ru)

Издание: Левин И. С. Грозные годы. — Саратов: Приволж. кн. изд-во, 1984.

Scan: AAW

OCR, правка: Андрей Мятишкин ([amyatishkin@mail.ru](mailto:amyatishkin@mail.ru))

[1] Так обозначены страницы. Номер страницы предшествует странице.

{1}Так помечены ссылки на примечания. Примечания в конце текста

Левин И. С. **Грозные годы**. — Саратов: Приволжское книжное издательство, 1984. — 176 с., ил.  
— Тираж 10000 экз. Цена 65 коп.

**Аннотация издательства:** Воспоминания бывшего директора Саратовского авиационного завода И. С. Левина знакомят читателя с героической работой коллектива саратовских авиастроителей в годы Великой Отечественной войны, рассказывают о выполнении ими важнейших заданий Родины — выпуске боевых истребителей Як-1 и Як-3.

1	К читателю.....	2
2	Коллектив дает клятву.....	3
3	Нужны истребители.....	14
4	Работать за себя и за ушедших на фронт.....	30
5	На военном положении.....	40
6	Именные «яки» — фронту.....	55
7	Завод в огне.....	64
8	Новый самолет Як-3.....	75
9	Второй орден на знамени завода.....	84
10	Золотой фонд коллектива.....	89
11	Примечания.....	99

### Иллюстрации:

1. Первенец Саратовского авиационного завода истребитель Як-1.
2. Истребители на конвейере в сборочном цехе.
3. Генеральный конструктор А. С. Яковлев вручает летчику П. А. Покрышеву самолет, приобретенный на свои личные сбережения.
4. Колхозники сельхозартели «Сигнал революции» передают именной самолет майору В. И. Шишкину.
5. Группа заводских конструкторов (1943 г.).
6. Сборка каркасов фюзеляжей Як-1.
7. Установлен двигатель — сердце самолета.
8. Поточная линия в крыльевом цехе.
9. На сборке новый истребитель Як-3 (январь 1944 г.).
10. Як-3 готов к испытательному полету.
11. Як-3 перед отправкой на фронт.
12. Театр — фронту. Артисты театра им. К. Маркса передают построенный на их личные средства самолет Як-3 летчикам-фронтовикам.
13. Главный инженер завода А. М. Тер-Маркарян (1940—1941 гг.).
14. Главный инженер завода Г. Н. Пивоваров (1941—1944 гг.).
15. Парторг ЦК ВКП(б) на заводе А. П. Золотов.
16. Директор завода И. С. Левин (фото 1942 г.).
17. Колхозник Новопокровского района Ф. П. Головатый вручает гвардии майору Б. Н. Еремину второй именной самолет.
18. Три боевых самолета подарила фронту саратовская колхозница А. С. Селиванова.
19. И. С. Левин среди железнодорожников перед отправкой эшелона с истребителями на фронт.
20. И. С. Левин и первый секретарь Саратовского обкома партии П. Т. Комаров с писателем К. М. Симоновым.

21. В. Н. Никольская — первая работница завода, награжденная орденом Ленина (июль 1942 г.).
22. Стахановец кузнец Г. И. Царьков.
23. Начальник цеха окончательной сборки В. И. Комаров.
24. Начальник смены сборочного цеха И. В. Суксов.
25. Заготовительно-штамповочный цех после налета вражеской авиации.
26. Так выглядел после бомбардировки ремонтно-механический цех.
27. Начальник сборочного цеха К. А. Грачев.
28. Главный механик завода М. Б. Петриченко.
29. Начальник цеха предварительной сборки самолетов В. В. Попков.
30. Летчик-испытатель Герой Советского Союза С. Д. Головачев.
31. Герой Советского Союза летчик-истребитель В. А. Рогожин. Лично сбил 11 самолетов противника. Погиб в 1943 году в воздушном бою.
32. Герой Советского Союза В. А. Кондаков. Совершил 100 бомбардировочно-штурмовых ударов, сбил 5 вражеских самолетов. Погиб в 1944 году.
33. Герой Советского Союза Н. И. Аврорский, командир батальона. Звание Героя присвоено за доблесть и мужество при форсировании Вислы.
34. Герой Советского Союза А. Д. Путин. Летчик-штурмовик, совершил 130 боевых вылетов на Ил-2.
35. Герой Социалистического Труда токарь М. Ф. Храмов.
36. Герой Социалистического Труда главный инженер завода в 1947—1968 годах Н. Я. Мирошниченко.
37. Начальник цеха шасси М. В. Петров.
38. Герой Социалистического Труда Н. С. Денисов. В годы войны — инженер-конструктор, с 1957 по 1978 год — директор завода.
39. Кавалер ордена Ленина, токарь-стахановец В. Г. Кулезнев.
40. В. В. Бойцов — главный инженер завода в 1944—1947 годах.
41. Ветераны завода (слева направо): С. В. Копов, В. Н. Феклин, В. А. Волковский.
42. К монументу самолета Як-3 приходят ветераны войны и труда, молодое поколение саратовских авиастроителей, чтобы отдать дань уважения и признательности героям фронта и тыла.

Друзьям и товарищам — тем, кто работал в военные годы, и молодому поколению Саратовского орденов Ленина, Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени авиационного завода посвящают свои воспоминания.

Автор

## К читателю

Автор предлагаемой читателю книги И. С. Левин прошел большой жизненный путь — от ученика слесаря до директора авиационного завода, от красноармейца до генерал-майора. Десять лет — с 1940 по 1950 год — он руководил коллективом саратовских авиастроителей. В настоящее время работает в Министерстве авиационной промышленности.

В канун 40-летия начала Великой Отечественной войны, в июне 1981 года, в многотиражной газете «Знамя коммунизма» Саратовского авиационного завода публикуются отрывки из воспоминаний И. С. Левина о работе саратовских авиастроителей в суровые военные годы. Эти публикации вызвали большой интерес у читателей. Участники описываемых событий восстанавливали в памяти картины прошлого, дни и месяцы героического труда. Молодежь знакомилась со страницами истории родного завода, проникаясь чувством признательности к героям фронта и тыла, отстаившим свободу и независимость Советской Родины. На заводской читательской конференции были высказаны пожелания издать воспоминания отдельной книгой. Такие предложения поступали также в партийный комитет, редакцию заводской газеты, наши общественные организации. И вот перед вами эта книга.

Автор рассказывает, как молодой коллектив, перейдя от выпуска зерновых комбайнов на производство самолетов-истребителей конструкции А. С. Яковлева в годы грозной опасности, нависшей над Родиной, проявил высокий патриотизм и самоотверженность. На ярких примерах показано, как жили, работали, преодолевали невероятные трудности рабочие, специалисты, командный состав завода, объединенные единой целью — «Все для фронта, все для победы над врагом!».

Данью высокой признательности рабочему классу служат страницы, на которых рассказывается об ударных фронтовых бригадах, стахановцах, выполнявших по 2—3—5 норм в смену, о богатырях [4] труда — тысячниках, которые довели свою выработку до 1000 процентов нормы.

Большое внимание уделяется в книге освещению работы партийной организации. Убедительно показано, как она сплотила коллектив, состоявший в те годы в основном из подростков, домохозяек, стариков, как возглавила социалистическое соревнование за выполнение и перевыполнение фронтовых заданий.

За образцовое выполнение заданий партии и правительства в годы войны завод награжден орденами Ленина и Трудового Красного Знамени, получил на постоянное хранение Переходящее Красное знамя Государственного Комитета Оборона, которое по итогам Всесоюзного социалистического соревнования 28 раз присуждалось саратовским авиастроителям.

Историки Великой Отечественной войны отмечают, что подвиг тружеников тыла еще не получил должного отражения в нашей литературе. Выпускаемая Приволжским издательством книга позволит в некоторой степени восполнить этот пробел. Знаменательно, что она выходит в дни, когда советский народ готовится торжественно отметить 40-летие победы над гитлеровской Германией. Мы убеждены, что воспоминания И. С. Левина будут способствовать воспитанию молодого поколения в духе советского патриотизма, готовности, если потребуется, выполнить свой долг по защите социалистического Отечества, как это сделали авиастроители в грозные годы Великой Отечественной войны.

*А. КРИВОХИЖИН, директор Саратовского авиационного завода, лауреат Государственной премии СССР*

*В. БЫСТРОВ, секретарь парткома завода [5]*

### Коллектив дает клятву

*Рождение Як-1. — Первый день войны. — Все для фронта, все для победы! — Саратовские «яки» на защите столицы.*

Прежде чем рассказать читателю о работе Саратовского авиационного завода в трудные военные годы, хочу коротко познакомить его с важнейшими событиями в жизни коллектива в канун Великой Отечественной войны, с тем, какие сложные и ответственные задачи предстояло ему решить.

По решению правительства Саратовскому заводу комбайнов, одному из 518 предприятий, построенному в годы первой пятилетки, выпускавшему к тому времени более 90 комбайнов в сутки, предстояло стать самолетостроительным предприятием. Началась новая страница в истории завода.

Со второй половины 1938 года после коренной реконструкции саратовский завод освоил производство самолетов.

Коммунистическая партия и Советское правительство, понимая реальную опасность надвигающейся второй мировой войны, предвидя неизбежность военного столкновения с германским фашизмом, осуществили ряд важнейших [6] мер политического, экономического, военного и дипломатического характера для защиты первого в мире социалистического государства.

XVIII съезд партии в марте 1939 года, одобрив третий пятилетний план на 1938—1942 годы, наметил меры по дальнейшему повышению экономической и оборонной мощи страны.

Особое внимание было обращено на состояние авиационной промышленности.

Находящиеся на вооружении Красной Армии самолеты, мощности авиационной промышленности не обеспечивали надежной обороны государства.

ЦК ВКП(б) и Совнарком СССР приняли ряд мер для ликвидации отставания авиации. Был создан Наркомат авиационной промышленности, ряду конструкторов даны задания в короткие сроки создать и испытать новые боевые самолеты, двигатели, вооружение, приборы, отвечающие современным требованиям. Для увеличения мощности авиационной промышленности намечалось построить 9 самолетостроительных и 7 авиамоторных, провести реконструкцию 18 существующих заводов. Был передан в авиационную промышленность из других отраслей народного хозяйства ряд предприятий, выделено большое количество нового оборудования, улучшена подготовка в техникумах и вузах страны авиационных специалистов.

С чувством большой ответственности, напряжением работали конструкторы и ученые, рабочие, летно-технический состав опытных заводов и институтов. К началу 1940 года стали поступать на летные испытания новые боевые истребители.

Было принято решение об организации серийного производства нового истребителя, созданного конструкторским бюро Александра Сергеевича Яковлева на Саратовском авиационном заводе.

В первых числах июня 1940 года я был вызван в наркомат. Здесь мне объявили, что приказом наркома авиационной промышленности А. И. Шахурина я назначен директором Саратовского авиационного завода и освобожден от должности директора Иркутского авиационного завода, где я до этого работал.

Меня предупредили о государственной важности и личной ответственности за выполнение порученного задания. Я должен был в течение двух дней ознакомиться [7] с новым самолетом, договориться в ОКБ о порядке и сроках получения технической документации и вместе с заместителем наркома П. А. Ворониным выехать в Саратов.

В Саратове мне предстояло сменить моего бывшего учителя-наставника, старшего товарища Ф. С. Малахова. С именем Федора Сергеевича у меня, как и у многих ребят моего поколения, связано очень многое.

В июле 1927 года, после шестимесячного ожидания на Московской бирже труда в Рахмановском переулке, меня направили учеником клепальщика на авиационный завод, где директором был Ф. С. Малахов.

Для меня, как и для моих сверстников, в то время было мечтой устроиться на работу на государственный завод. Многие из нас, в том числе и я, после окончания школы начинали свою трудовую деятельность в трудовых артелях либо в мелких частных, кустарных мастерских.

На авиационный завод шла молодежь из города и подмосковных деревень — дети рабочих и служащих, кустарей, бедняков и середняков, разорившихся нэпманов и торговцев, детдомовцы и бывшие беспризорники, познавшие в полной мере нужду и голод, чердаки и подворотни.

Все они шли на завод со своими привычками, настроением, не имея никакой специальности, не зная дисциплины и производственных порядков.

Завод стал для нас школой классового, пролетарского, школой трудового воспитания. Старшие товарищи — коммунисты — воспитывали у молодежи глубокую веру в дело партии, убежденность, преданность Родине, жгучую ненависть к ее врагам.

На заводе, будучи активным комсомольцем, а затем секретарем комитета комсомола, в сентябре 1928 года я был принят в кандидаты, а в мае 1929 года стал членом Всесоюзной Коммунистической партии большевиков. В декабре 1936 года за

выполнение задания по выпуску самолетов в числе группы товарищей был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Ф. С. Малахов длительное время был партприкрепленным к комсомолу, направлял работу нашей организации, отдавая много сил и времени этому делу. Я уважал, ценил и искренне любил простого и мудрого, чуткого и справедливого руководителя и старшего товарища. [8] И вот теперь мне предстояло принять у Федора Сергеевича Малахова завод, в реконструкцию которого он вложил много сил, энергии и богатого житейского опыта.

...Поезд приближался к Саратову, а у меня все возрастала тревога: сумею ли я справиться с поставленной задачей, оправдать доверие партии? Как встретит меня коллектив?

По прибытии в Саратов сразу пошли на завод. Вечером в заводском клубе собрался партийно-хозяйственный актив. Заместитель наркома П. А. Воронин доложил активу о принятом решении — организации в короткий срок (три месяца) серийного производства нового боевого истребителя Як-1, о необходимости увеличения мощности завода, представил вновь назначенного директора.

Актив в принятом обращении к ЦК ВКП(б) и Совнаркому заверил, что коллектив приложит все силы для выполнения ответственного задания Родины.

Итак, перед нами стояла задача в трехмесячный срок освоить и организовать выпуск истребителя Як-1. Як-1 имел цельнодеревянное неразъемное крыло с двумя лонжеронами и фанерной обшивкой, такой же конструкции были киль и стабилизатор, ферменный фюзеляж из стальных труб, обтянутый авиационным полотном, убирающиеся в полете шасси. Самолет весом 2895 килограммов имел максимальную скорость 580 километров в час. Он был вооружен 20-миллиметровой пушкой, двумя пулеметами калибра 7,62 миллиметра; предусмотрена подвеска под крылом шести реактивных снарядов. Як-1 — первый боевой истребитель, созданный в ОКБ А. С. Яковлева, — после укороченной программы заводских испытаний в июне 1940 года был передан на государственные испытания.

Бывший летчик-испытатель, генерал-майор авиации, Герой Советского Союза П. М. Стефановский в своей книге «Триста неизвестных» пишет об этом:

«Короткие заводские испытания — и машина передана на государственные, 10 июня 1940 года я облетал ее. Но для доводки опытному заводу потребовалось около 4 месяцев, на государственные испытания самолет поступил 7 октября. Характерно, что самолет, еще по моему предварительному заключению, пошел в серийное производство»{1}. [9]

Таким образом, шла доводка самолета, его испытания, а заводу уже предстояло начать производство Як-1. И это было правильным решением. Обстановка в стране требовала выиграть время, как можно быстрее дать Красной Армии новые, современные самолеты. Мы знали, что придется еще многое изменить, доработать, но это будет оправдано сокращением сроков выпуска самолетов. Нельзя было не учитывать, что в процессе испытаний и эксплуатации самолетов в воинских частях появятся замечания, предложения, что самолет должен постоянно совершенствоваться и быть на уровне все возрастающих требований.

Для выполнения стоящей перед нами задачи мы считали необходимым: значительно усилить технические службы завода, укрепить их квалифицированными кадрами, резко увеличить мощность цехов, изготавливающих оснастку — приспособления, инструмент, макеты, эталоны; создать плазово-шаблонный цех для геометрической увязки самолета, опытный цех, укомплектовав его лучшим оборудованием, квалифицированными кадрами рабочих и ИТР, лабораторию статических и динамических испытаний деталей, агрегатов и самолета, постоянно вести контроль прочности.

Надо было готовить кадры. Группу ИТР, рабочих, летчиков и конструкторов командировали в ОКБ и на опытный завод, где изготовлялся первый самолет. В цехах и

отделах для всех работающих ввели обязательную техническую учебу. Объявили широкий набор на завод. Ремесленное училище, ФЗУ готовили для нас сварщиков, столяров, клепальщиков, токарей, фрезеровщиков.

Мы прекрасно понимали, что необходимо с первых шагов обеспечить постоянную и четкую организацию высокого качества и надежности самолета.

В своей книге «Рассказы авиаконструктора» А. С. Яковлев пишет:

«С нашим первенцем Як-1 нужно было много поработать над устранением его «детских болезней», свойственных новому самолету... Собственно говоря, работа по устранению дефектов самолета идет все время, пока живет и летает самолет, начиная от государственных испытаний, потом войсковых и даже после того, как испытания закончены, в процессе боевой работы, которую самолеты уже тысячами ведут в строевых частях»{2}.

Время торопило нас. Нужно успеть организовать серийное [10] производство истребителей Як-1, увеличить мощности завода, успеть сделать это к тому роковому часу, когда наши самолеты потребуются для защиты границ Родины. Приняли решение запустить в производство по имеющимся чертежам сразу 10 самолетов. Мы знали, что рискуем выбросить немалое количество деталей, оснастки, которые будут изменены в процессе конструктивной и технологической отработки, но верили, что такой риск будет оправдан выигрышем времени на освоение, а это главное. Все цехи и службы завода сразу включились в процесс изготовления первых самолетов.

Трудности возникали ежедневно. В каждом цехе были свои «узкие» места. Осваивался самолет, учились люди.

Тяжело поддавался освоению фюзеляж с приваренной моторной рамой. Первые опыты сварки были неудачны — непровар, пережог, коробление. Много сил отдавали вновь созданному цеху молодые руководители К. А. Грачев, С. С. Самойленко, В. Н. Оралов. Большую помощь нам оказали работники ВИАМа. Настойчиво осваивали обработку новой стали термисты.

Сложное крыло потребовало большого количества оснастки, ее доводки, технологической температуры при склейке и выдержке. Не меньше трудностей пришлось преодолевать созданному цеху по изготовлению шасси и гидроагрегатов.

Неувязки устранялись в цехе окончательной сборки. Здесь состыковывались все агрегаты, устанавливались двигатель, оружие, проводились сотни метров трубопроводов, туг управления, электрожгутов.

Большая работа велась партийным, профсоюзным комитетом и комитетом комсомола по сплочению коллектива, мобилизации его на выполнение ответственного задания. В те осенние дни 1940 года подолгу горел свет в окнах серийно-конструкторского отдела, отдела главного технолога, парткома, заводоуправления. Работа в цехах шла круглосуточно.

С каждым днем завод набирал темпы. Увеличивался поток деталей, шла сборка агрегатов, первых самолетов, отлаживались технология, оснастка, инструмент. Новый самолет осваивали рабочие и руководители завода.

Еще совсем недавно, 9 июня, стали поступать первые чертежи, а осенью саратовские самолетостроители уже держали экзамен на зрелость. 3 октября, за два дня до [11] установленного графиком срока, из цеха окончательной сборки на аэродром были переданы три самолета — первые истребители Як-1.

...Самолеты на аэродроме, идет напряженная подготовка к их облету, проверка систем. Механики И. С. Доронин, И. Т. Стукалин, В. А. Черкашин, В. С. Маклярский, А. П. Лючев, мотористы, прибористы, вооруженны, электрики, начальник цеха А. Я. Слуцкий, заместитель начальника аэродрома, летчик-испытатель, полковник П. Н. Шустов все время находятся около самолетов. Первый самолет к полету готов, оформлены все документы, получено разрешение наркома на первый вылет.

Все с большим волнением ждали этого часа — ведь в полете венчался труд огромного коллектива. На аэродроме, крышах заводских корпусов, по дороге, идущей на аэродром, — тысячи заводчан. Напряженное ожидание.

Самолет в воздухе. Круг, еще один круг над заводом, над тысячами людей, чьи взоры устремлены к своему детищу. Наконец Як-1 совершает посадку. Летчик дал положительную оценку самолету. Все поздравляют друг друга.

Мы отдавала себе отчет в том, что это только начало, что впереди у коллектива большие трудности и новые испытания. Об этом периоде работы завода А. С. Яковлев в своей книге «Цель жизни» пишет:

«Предприятие не было приспособлено для производства самолетов; хотя завод ранее выпускал большие и сложные машины, но они были несравненно проще конструктивно, имели меньше деталей и, самое главное, изготовлялись с гораздо меньшей степенью точности, чем самолет. Да и квалификация рабочих не такова, чтобы производить самолеты. Поэтому пришлось совершенно заново налаживать весь технологический процесс, перестраивать большинство цехов и одновременно переучивать несколько тысяч рабочих. Дополнительные трудности требовали больших усилий, но каждый отлично понимал, что это неизбежно...

Коллектив рабочих, сплоченный усилиями руководства завода и партийной организации, загорелся желанием выпускать самолеты.

Буквально на глазах машиностроительный завод переквалифицировался в самолетостроительный. К концу [12] 1940 года начали выходить серийные истребители моей конструкции»{3}.

Нарком авиационной промышленности А. И. Шахурин в своих воспоминаниях о создании новых самолетов накануне войны отмечал:

«На освоение нового самолета заводу отпускалось три месяца. Первые самолеты подлежало сдать к началу октября 1940 года. Иначе, как героической эпопеей, создание нового самолета не назовешь.

Первые самолеты Як-1 выпустил в срок Саратовский завод»{4}.

Подходил к концу 1940 год. Однако темпы выпуска самолетов были ниже плановых, и это стало предметом обсуждения на совещании у секретаря ЦК ВКП(б) с участием работников ЦК, Совнаркома, Госплана и руководства наркомата. Резкой, справедливой критике подвергалась работа завода. Руководство было строго предупреждено, перед коллективом поставлена задача организовать ритмичный выпуск увеличенного количества самолетов, утвержден суточный график.

Одновременно правительством и наркоматом были приняты меры по оказанию помощи заводу. Строителям установили сроки сдачи основных корпусов, выделили необходимое оборудование. Нам был передан завод Главного военно-строительного управления наркомата обороны. Саратовскому обкому ВКП(б) и облисполкому было предложено на наш завод перевести с предприятий области 500 квалифицированных рабочих. Главному управлению трудовых резервов — дополнительно организовать две школы ФЗО на 300 человек и одно ремесленное училище для подготовки необходимых заводу специалистов. Саратовский техникум гражданского воздушного флота был передан Наркомату авиационной промышленности и также стал готовить для нас авиационных специалистов.

С авиационных заводов страны были переведены к нам на должности начальников основных цехов опытные самолетостроители В. И. Комаров, Н. Ф. Кабелевский, В. В. Попков, П. А. Холанский, Н. В. Востоков, мастера и квалифицированные рабочие. Для улучшения бытовых условий коллектива переданы два совхоза для организации подсобного хозяйства, фабрика-кухня, магазин, дачи для создания заводского дома отдыха. Выделены средства на жилищное строительство, премирование рабочих, [13] ИТР и служащих. Словом, нам была оказана огромная помощь, дело было за нами.

Январь и февраль 1941 года были месяцами напряженной работы по перестройке производства. Создавались новые цехи и мастерские, смело выдвигались на

руководящие должности молодые энергичные работники. В феврале завод одним из первых в наркомате стал сдавать самолеты по утвержденному суточному графику; Над его территорией и жилыми поселками не умолкал теперь ставший таким родным и привычным гул наших «яков».

Большая работа по воспитанию и сплочению коллектива, мобилизации его на выполнение полученного задания постоянно проводилась партийной организацией завода.

К маю завод достиг запроектированной мощности. Производственная площадь, количество оборудования и численность работающих против 1940 года увеличились почти в два раза. Наши самолеты регулярно поступали в воинские части. К началу войны коллектив полностью освоил и организовал ритмичное, серийное производство истребителя Як-1.

В «Истории КПСС» так говорится о состоянии нашей авиационной промышленности в канун войны:

«В результате усилий партии советская авиапромышленность была коренным образом перестроена и подготовлена к запуску в серийное производство новых боевых самолетов. К концу 1940 года число предприятий авиапромышленности по сравнению с 1937 годом увеличилось на три четверти.

Ее производственные мощности к лету 1941 года почти в полтора раза превысили мощности авиазаводов Германии»{5}.

\* \* \*

День 22 июня 1941 года для коллектива Саратовского авиационного завода начинался так же, как и для миллионов советских людей. Это было воскресенье, и многие работники с семьями отдыхали в пригородных лесах, на Волге, в заводском доме отдыха. Услышав по радио о вероломном нападении на нашу Родину гитлеровской Германии, все сразу же поспешили на завод. Каждый понимал, что в этот грозный час его место в родном коллективе. [14]

В кабинете директора собрались руководители цехов и отделов, секретари партийных и комсомольских бюро, председатели цеховых комитетов профсоюза. Решили немедленно провести общезаводской митинг, принять на нем письмо ЦК ВКП (б), а после митинга разойтись по своим местам и начинать работать.

Первый митинг первого дня войны. Митинг необычный. Тысячи человек, взволнованно обсуждающие случившееся. Суровые лица.

Единодушно принимается письмо ЦК ВКП(б). В нем коллектив завода заверил Центральный Комитет партии, Советское правительство, что приложит все силы, умение и энергию к тому, чтобы дать Красной Армии необходимое количество боевых самолетов.

Коллектив дал клятву — работать не жалея сил, времени и даже жизни до полной победы. «Мы верим в нашу победу, враг будет разбит и уничтожен, и мы сделаем для этого все, что в наших силах и возможностях!» — говорилось в письме.

Митинг окончен. Все разошлись по цехам; заработали станки, пневматические молотки...

А на завод все прибывали и прибывали рабочие, инженерно-технические работники и служащие. Шли люди с повестками из военкомата. В партком, комитеты профсоюза и комсомола поступали заявления от имеющих бронь с просьбой отпустить с завода в армию для защиты Родины.

До поздней ночи я, парторг ЦК партии А. П. Золотов, главный инженер А. Н. Тер-Маркарян, мои заместители А. Д. Седов, П. Б. Львовский, помощник по кадрам А. Н. Ильин и другие руководители ведущих служб и цехов разрабатывали мероприятия по обеспечению резко возросшего плана производства истребителей Як-1.



Светало, когда мы с А. П. Золотовым пошли в цехи. Начиналась работа по-новому, с удлинённым рабочим днем, без выходных и отпусков. Надо было перестраивать на военный лад все звенья производства в быта.

В первые часы войны никто из нас не мог предположить, что она будет такой длительной и кровопролитной, что находящийся в глубоком тылу Саратов станет прифронтовым городом, а завод подвергнется налетам фашистской авиации. Мы не могли представить себе [15] все те лишения, которые выпадут на долю нашего народа.

22 июня 1941 года Президиум Верховного Совета СССР принял Указ «О военном положении», а 30 июня Президиум Верховного Совета СССР, ЦК ВКП(б) и Совет Народных Комиссаров СССР ввиду чрезвычайного положения и в целях быстрой мобилизации всех сил, народов СССР для проведения отпора врагу, вероломно напавшему на нашу Родину, признали необходимым создать Государственный Комитет Обороны под председательством И. В. Сталина.

3 июля И. В. Сталин по радио обратился к советским людям с речью, в которой разъяснил сущность и цели фашистской агрессии, грозную опасность, которая нависла над Советской страной. Он призвал весь народ к всесторонней помощи Красной Армии, выразил твердую уверенность в том, что враг будет разбит и победа будет за нами.

Основой работы партийной организации, всего коллектива завода стал провозглашенный партией лозунг: «Все для фронта, все для победы!».

Фашистская Германия начала войну с нами не только с сильным во всех отношениях самолетным парком, но и с хорошо подготовленным летным составом. Советские Вооруженные Силы война застала в стадии реорганизации и перевооружения. Авиационные части только начали оснащаться новыми самолетами Як-1, МиГ-3, ЛаГГ-3, Ил-2 и Пе-2.

Наращивать, увеличивать выпуск новых самолетов требовали Государственный Комитет Обороны, наркомат, требовала обстановка, требовала война...

Несмотря на внезапность нападения, значительное превосходство вражеской авиации, тяжелые потери первого дня войны, наши бесстрашные, мужественные летчики вели ожесточенные воздушные бои. Только истребители Западного фронта за один день 22 июня уничтожили 100 самолетов противника.

В первый же день войны вступил в бой с немецкими захватчиками саратовец, командир эскадрильи 147-го истребительного авиационного полка, старший лейтенант Л. И. Иванов, 27 июня он сбил два вражеских самолета, а когда кончился боекомплект, летчик пошел на таран. В этом бою Л. И. Иванов погиб. Посмертно ему было присвоено звание Героя Советского Союза [6]. [16]

Беззаветное мужество и отвагу проявили советские летчики в первые дни войны. Но враг был сильнее. Фашистские армады сбрасывали свой смертоносный груз на наши мирные города и села, заводы и железнодорожные узлы.

\* \* \*

Война! Сколько совершенно новых вопросов поставила она перед коллективом завода. Необходимо было увеличивать выпуск самолетов, переводить завод на режим военного времени, быстро и четко перестраивать весь заводской организм, повышать мощность отдельных цехов за счет переброски внутри завода оборудования, рабочей силы. Требовалось упростить технологию, восполнить убыль квалифицированных рабочих, уходящих в армию, обучить новых рабочих, в основном женщин и подростков.

Нужны истребители. Фронт требует их пополнения. И в первые же дни войны завод увеличивает выпуск самолетов, оставив далеко позади запроектированные мощности. Но самолетов нужно больше и больше.

В практику работы завода был введен порядок ежедневной сдачи готовых к бою самолетов. Облетанные, укомплектованные пушками, пулеметами, реактивными

снарядами самолеты сдавались фронту. Впоследствии не раз случалось, что, вылетев с заводского аэродрома на фронт, летчики по пути вступали в бой с вражескими самолетами.

Много новых требований предъявила к нам война. Необходимо было научиться работать по-военному. Четко, дисциплинированно. Не искать оправданий, не прикрываться причинами, трудностями, вызванными войной... Приходилось находить выход из, казалось бы, порой безнадежных положений, искать новые резервы, методы организации, технологии производства, людей, чтобы обеспечить все возрастающие потребности фронта.

Все острее становились трудности с материально-техническим снабжением: перебои с поступлением моторов, металла, радиаторов, винтов, клея, резины и многих других материалов и комплектующих изделий, необходимых для изготовления самолетов.

Авиационная промышленность может успешно работать [17] только в тесном взаимодействии со всеми отраслями народного хозяйства: металлургией и химией, лесной промышленностью и приборостроением, железнодорожным и автомобильным транспортом. Нарушение этой взаимосвязи сразу же приводило к неритмичности производства самолетов.

Враг наступает. Партия и правительство принимают героические меры по перебазированию промышленных предприятий в глубь страны. Двигаются на восток украинские заводы, поставлявшие высококачественный прокат, трубы на авиационные заводы, предприятия-поставщики готовых изделий и материалов из Ленинграда, Киева, Харькова, Москвы. В октябре в связи с эвакуацией из Москвы центральных сбытовых учреждений нарушилась централизованная система выделения фондов и выдачи нарядов.

Транспорт перегружен военными перевозками. А завод требует ежедневно в больших количествах различные материалы и комплектующие изделия. Но трудно даже выяснить, где находится, куда направляется тот или иной завод-поставщик.

В четвертом квартале 1941 года завод оказался под угрозой остановки. Огромную работу провели в эти дни заместитель директора завода, опытный, хорошо знающий вопросы снабжения, предельно организованный и умеющий организовать коллектив И. А. Титов, работники аппарата снабжения — С. И. Гендельман, П. И. Журбин, П. И. Ивахненко, И. С. Биргин, И. И. Дукаревич, М. А. Васильев, О. И. Иванова, Н. М. Филаретов, И. В. Мальцев, П. А. Бурмистров и другие. И. А. Титов с группой товарищей срочно вылетели в Куйбышев. Работая круглыми сутками, они отгрузили 34 вагона очень нужного материала.

По просьбе завода Государственный Комитет Обороны принимает решение об изготовлении легированных труб четырех размеров. Специальным поездом их доставляют на завод.

Нет материала для защиты пилотской кабины. Его необходимо доставить из Сталинграда. Железнодорожный транспорт перегружен. Летной погоды нет. Дороги занесены снегом, на автомашине не проедешь. Как быть?

И вот несколько человек из транспортного цеха отправились в путь на пяти парных подводах. День и ночь, [18] в мороз и вьюгу, были они в дороге и в короткий срок доставили свыше двух тонн ценного груза.

Руководители завода, парторг ЦК, его заместители, начальники цехов часто вылетали на заводы Урала и Сибири за моторами, металлом, радиаторами, приборами. Тяжело было работникам аппарата снабжения. Порой они сутками не спали, мерзли в холодных вагонах, сопровождая грузы.

Надо прямо сказать, что без титанической работы аппарата ЦК ВКП(б), Совнаркома, наркомата, уполномоченных ГКО на важнейших заводах было бы

невозможно справиться с этой невероятной трудностью военных лет — добиться снабжения завода материалами.

И все же перебои в снабжении были. Что необходимо предпринять, чтобы не ослабить ритм производства? Здесь пришли на помощь выдумка, изобретательность. Начальники цехов предварительной и окончательной сборки и сдачи самолетов В. В. Попков и В. И. Комаров, технологи ОГТ, конструкторы и цеховые работники изыскивают пути ведения монтажей по макетам, применяют макетные двигатели, радиаторы, шасси и другие изделия. Ведутся монтажи, собираются самолеты. А как только поступают изделия, их сразу устанавливают вместо макетов. В итоге не потерян ритм производства, выиграно время. А это главное. Решающее.

«Все для фронта, все для победы!», «Не выполнив задания, не имеешь права уйти домой!», «Что ты сделал сегодня для победы над врагом?» — эти и многие другие призывы были в каждом цехе, отделе, на территории завода.

Заводская многотиражная газета, стенные газеты, «боевые листки» призывали людей работать по-фронтному, выполнять свой долг перед Родиной.

Не хватает рабочей силы. Создаются стахановские школы, где под руководством передовых квалифицированных рабочих, мастеров и технологов обучаются те, кто выполняет нормы меньше чем на 200 процентов. Выполнять две, три, пять норм в смену — стало лозунгом дня, стало необходимостью.

Для двухсотников учреждаются голубые флажки, трехсотников и пятисотников — красные. В торжественной обстановке, на собраниях их вручают победителям руководители завода, парткома, завкома профсоюза. Передовики производства — это наша гвардия. [19]

По инициативе комитета комсомола в цехах создаются комсомольско-молодежные бригады.

По просьбе завода к нам направляют большую группу учащихся школ ФЗО и ремесленных училищ Саратовской области. 15—16-летние подростки пришли на завод, где им предстояло освоить профессию слесарей, токарей, фрезеровщиков, столяров, сборщиков. Их необходимо было принять, устроить с жильем, научить работать. И самое главное, воспитать преданными патриотами своей Родины. Много трудились над этим помощник директора А. Н. Ильин, начальник отдела кадров Д. Н. Журавлев, руководители отдела подготовки кадров В. В. Пшеничный и Д. А. Тупикин, работники отделов и цехов.

Не хватает оборудования... Рассчитывать на серьезное пополнение нельзя. Все, чем могли нам помочь заводы Саратова, мы уже получили. Как увеличить обороты станков, повысить режимы резания, как перестроить горизонтально-фрезерные станки на вертикально-фрезерные, освободить токарное оборудование от мелких операций? Над этим успешно работала группа конструкторов во главе с высококвалифицированным инженером главным механиком завода М. В. Петриченко. Под его руководством были модернизированы сотни станков, спроектированы и изготовлены вертикально-фрезерные головки, мелкие токарные станочки — «козочки», как их любовно называли. Была увеличена мощность прессового оборудования.

Днем и поздней ночью Михаил Васильевич обходил цехи. То он внимательно следил за работой оборудования, то сам садился у чертежной доски, соображая, как модернизировать станок, пресс, молот. Его можно было увидеть за токарным или фрезерным станком, терпеливо объясняющего новому работнику, как обработать «хитрую» деталь. Много сделал для завода честный, трудолюбивый, инициативный труженик М. В. Петриченко.

\* \* \*

Враг приближался к Москве. Партия и правительство приняли все меры к укреплению противовоздушной обороны столицы. 6-й авиационный корпус ПВО Москвы пополнился новыми самолетами, в том числе и саратовскими «яками». [20]

В ночь на 22 июля фашистская авиация в составе 200 тяжелых бомбардировщиков совершила первый массированный налет на Москву. Он был отражен нашей авиацией и зенитчиками. Однако после этого налеты стали следовать один за другим.

30 июля завод получил задание Государственного Комитета Обороны — дать для обороны Москвы 70 самолетов Як-1. Для приемки их и перелета с ними в Москву на завод прибыл заместитель командира 6-го авиационного корпуса подполковник П. М. Стефановский.

Вот как он описывает те дни в своей книге «Триста неизвестных».

«Будучи на фронте на обороне города Москвы с воздуха, я получил от своего командира Ивана Дмитриевича Климова, ныне генерал-полковника авиации, срочное задание получить с Саратовского авиационного завода полки «яков».

И. Д. Климов рассуждал практически и приблизительно так: если он пошлет с этим заданием командира авиаполка, то тот, учитывая большой спрос на эти самолеты, в связи с чем на заводе образовалась очередь получающих, сумеет выполнить это задание не скоро. Другое дело, если придет с фронта офицер, которого на заводе знают давно по испытательной работе. Ему могут отпустить машины и без очереди.

И Иван Дмитриевич не ошибся. На этом заводе я испытывал несколько самолетов, и меня знала не только администрация завода, но и старые рабочие.

Узнав цель моего прилета, директор завода пообещал мне отдать для обороны родной Москвы первые выходящие с завода облегченные машины с форсированными моторами»{7}.

Коллектив завода действительно хорошо знал, уважал и любил бесстрашного испытателя, интересного, веселого, острого на слово человека, большого оптимиста. В нем сочетались большая квалифицированная требовательность к технике и огромное упорство в ее доводке. Очень многим обязаны П. М. Стефановскому конструкторы, машины которых он испытывал и доводил. Умение «выжать» из машины все возможное, разглядеть ее резервы, четкое, грамотное, квалифицированное заключение помогали нашим конструкторам.

Задание ГКО выполнить было нелегко, но каждый [21] работающий на заводе отчетливо представлял себе, как необходимы истребители для обороны столицы. За три дня до установленного срока с заводского аэродрома улетел на защиту Москвы последний семидесятый «як».

В те дни, когда фашисты готовили «генеральное», «решающее» наступление на Москву и ее героические защитники вели упорные, кровопролитные бои на подступах к столице, завод получил указание ГКО увеличить выпуск самолетов и все имеющиеся на заводе истребители срочно передать на оборону Москвы.

Круглые сутки, днем и ночью, работал аэродромный цех, готовя самолеты к облету и отправке. Нужно отработать вооружение, отстрелять пушки и пулеметы. Но в тире всего две бойницы, а строить новый тир некогда. Тогда начальник цеха А. Я. Слуцкий вносит предложение: отстрел вести с красной линейки, где стояли самолеты. Стрелять в безопасном для людей направлении. Другого выхода нет.

Начался отстрел вооружения с линейки. Снаряды пушек и пули пулеметов чертили огненные трассы над аэродромом. Разумеется, все меры предосторожности были приняты.

К октябрю завод полностью перестроился на военный лад. Все цехи работали круглосуточно. Каждая смена — по 11 часов. Ежедневный выпуск самолетов в октябре увеличился в два раза против июня. Цехи — крыльевой, фюзеляжно-сварочный, окончательной сборки — и аэродром переведены на казарменное положение.

Руководители предприятия и цехов перебрались жить на завод. В кабинетах установлены диваны, топчаны, здесь можно отдохнуть пару часов. Прибывает оборудование с опытного завода главного конструктора А. С. Яковлева, приезжает группа рабочих и руководящего состава одного из украинских заводов.

Работаем с огромным напряжением. В третьем квартале выпущено самолетов в 3,5 раза больше, чем в первом, и почти в 2 раза больше, чем во втором. Но самолетов нужно еще больше. Значит, надо искать и находить резервы.

В коллективе росли ряды ударников и стахановцев, к концу года составив более 60 процентов рабочих.

За счет совершенствования технологии и организации производства трудоемкость изготовления более [22] трех тысяч наименований оснастки самолета была уменьшена в 2,5 раза. Сократились производственные циклы сборки лонжеронов крыла с 14 до 8 суток, сборки крыла — с 21 до 8,75, сборки фюзеляжа — с 14 до 9, окончательной сборки самолетов — с 7 до 2,75 суток. Расход цветных металлов на один самолет уменьшился на 33,8, черных — на 3 процента.

К ноябрю на аэродроме начинают скапливаться самолеты — нелетная погода. Идет их отработка на земле. Но облетать и отправить самолеты нельзя: густые облака закрыли все небо.

Все настойчивее звонки из ЦК ВКП(б), наркомата, управления ВВС. Ставка Верховною Главнокомандования требует срочной отправки самолетов на фронт.

На завод приезжает заместитель наркома П. А. Воронин. Принимаем ряд дополнительных мер. Создаются десятки новых наземных бригад. Заместитель командующего военным округом В. А. Судец направляет на завод технический состав частей Приволжского военного округа.

Круглые сутки не утихают гул моторов и отстрел оружия. Вводятся специальные поощрительные системы оплаты труда. При малейшей возможности летчики ведут облет самолетов. В исключительно сложных метеорологических условиях, порой рискуя жизнью, поднимают в воздух самолеты летчики С. С. Чеголя, С. Д. Головачев, Н. А. Болтоносков, Г. Климушкин, В. Каченюк, А. П. Горбатов и другие. Но таких дней и часов выдается мало. А требования фронта растут. Нужны самолеты.

В первых числах декабря на имя директора завода и первого секретаря Саратовского обкома партии И. А. Власова пришла телеграмма за подписью И. В. Сталина с требованием принятия немедленных мер по разгрузке аэродрома, облету и отправке самолетов на фронт и предупреждением, что в противном случае директор завода будет предан суду военного трибунала за подрыв обороны страны. Суровое предупреждение.

Что делать? Как вести облет самолетов? Принимаем решение использовать ночное время. В одни сутки проведены все подготовительные работы, изготовлены специальные приспособления для обозначения границ полосы и посадочных знаков. С летным составом проработаны [23] различные варианты возможных непредвиденных случаев. В городе введено затемнение. Огни придется зажигать только в момент подхода самолета на посадку.

Первая ночь полетов принесла много беспокойств. Неудачная посадка — поломано крыло. Но полеты не прекратили. С большим волнением ждали посадки каждого самолета. Однако и ночью из-за непогоды редко когда удавалось вести облет.

По заданию ГКО на завод 12 декабря приехал нарком А. И. Шахурин. Прямо с вокзала отправились с ним на аэродром. Ночь. Около самолетов работают механики, мотористы, вооруженцы и прибористы. Обходим бригады. Всюду идет напряженная работа. В ангаре собираем руководящий состав цеха, летчиков, механиков, лётно-технический состав прибывших частей. Советуемся, как сократить сроки подготовки самолетов к облету, как вести облет в тяжелых условиях непогоды.

Ставится задача усилить контроль качества. Ряд технологических операций перенести в цех окончательной сборки. Пополнить бригады механиков квалифицированными рабочими из цехов завода. Ввести тщательную проверку устанавливаемых приборов, радиостанций, вооружения. При малейшем улучшении погоды возобновить полеты.

На следующий день нарком ознакомился с работой цехов завода, а вечером в клубе собрался партийно-хозяйственный актив.

Поздно ночью заседало бюро обкома партии. По просьбе завода нам были переданы: артель «Красный коваль» для организации цеха наземного оборудования и бортового инструмента и мебельная фабрика для изготовления лыж. Ряду заводов Саратова поручили изготовление деталей и узлов для самолетов. Были даны указания о переводе на наш завод рабочих с других предприятий города.

Большую помощь нам оказал командующий военно-воздушными силами округа В. А. Судец. На завод было послано около 500 военнослужащих, аэродромное оборудование, транспорт.

Однако на аэродроме по-прежнему скапливаются самолеты. Тогда принимаем такое решение: самолеты особо тщательно отработать на аэродроме, отстрелять [24] оружие, затем расстыковать, погрузить в контейнеры и специальными эшелонами отправить на ближайший к Москве аэродром. Там их собрать, облетать и сдать воинским частям.

Доложили о принятом решении И. В. Сталину. Оно было одобрено. Через несколько дней подготовили первый эшелон.

Заводскую бригаду возглавили начальник цеха А. Я. Слуцкий, механики И. С. Доронин, И. Т. Стукалин, летчики А. П. Горбатов, Кривошеин и другие. За 25 дней было собрано и передано защитникам Москвы 130 самолетов.

Сложность была в том, что на прифронтовом подмосковном аэродроме воздушные тревоги следовали одна за другой. Облет приходилось проводить в часы «затишья».

Так работники завода с помощью воинских частей дали фронту несколько сот истребителей Як-1. Защитники столицы нашей Родины в суровый 1941 год получили от саратовских авиастроителей необходимую помощь. [25]

## Нужны истребители

*Устанавливаем связь с воинскими частями. — Поточно-стендовая сборка. — Учим молодое пополнение завода, учимся сами. — Экономить каждый грамм металла!*

Родине нужны истребители. Каждый самолет на счету. Требуется помощь летно-техническому составу Военно-Воздушных Сил в освоении новой материальной части, ее применении, эксплуатации и ремонте. Важно быстро устранять выявляющиеся дефекты, проводить соответствующие конструктивные изменения. Необходимо держать постоянную связь с воинскими частями, помогать им, знать их требования и предложения.

Для этой цели уже в начале войны на заводе был создан отдел эксплуатации и ремонта (ОЭР). Начальником отдела назначили выпускника Казанского авиационного института, хорошо зарекомендовавшего себя конструктора, инициативного организатора, члена партии Р. С. Вайнштейна. Этот отдел он возглавлял до 1947 года.

В течение нескольких дней отдел был укомплектован квалифицированными инженерно-техническими работниками [26] и рабочими, обеспечен необходимым инструментом, материалами и запасными частями. Приказом по заводу было предложено всем цехам и отделам требования ОЭР выполнять неукоснительно, наравне с обеспечением суточного графика. Во все воздушные армии были направлены заводские бригады.

Р. С. Вайнштейн, К. А. Курчатов, П. М. Захаров, В. Н. Калацкий, М. Д. Григорьев, М. И. Матвеев, Н. И. Гришин, М. В. Колосков, К. А. Низов, А. М. Романовский, А. А.

Кузякин, А. А. Хорев, Б. И. Заломов, В. А. Агапов провели огромную работу по ремонту самолетов не только нашего, но и других заводов.

Работники ОЭР дошли вместе с воинскими частями до Берлина, не раз оказывались под сильным огнем врага, отступали и наступали с войсками, неся все тяготы войны.

В первые дни, сопровождая эшелон с 20 самолетами Як-1, под сильный обстрел попали И. Б. Кислов, М. И. Матвеев, Ф. В. Колосков, Н. И. Гришин. В 1941 году пропали без вести вылетевшие на Волховский фронт для оказания технической помощи по установке лыж слесари завода В. В. Заплатин и Г. Е. Пиксанов. Таких примеров можно было бы привести немало.

В 1942 году заводом были организованы постоянно действующие ремонтные точки на территории Приволжского военного округа, в воздушных армиях и авиационных школах. Завод направлял туда квалифицированных инженерно-технических работников, рабочих, обеспечивал материалами, запасными частями и инструментом. В 1943 году только в воздушных армиях находилось 13 заводских бригад, которые восстановили 476 самолетов.

Все годы войны завод делился с воинскими частями материалами, инструментом, комплектующими изделиями. Часто к нам приезжали «ходоки» из воздушных армий, дивизий, полков за помощью, за деталями.

Вспоминается такой случай. В середине июля 1942 года на завод позвонил командующий 8-й воздушной армией генерал Т. Т. Хрюкин и рассказал, что в связи с тяжелой обстановкой, сложившейся в районе Сталинграда, было приказано срочно перебазировать тылы армии с правого берега Дона на левый. В это время авиация противника нанесла нашим войскам [27] большие потери, уничтожив запасы материалов, готовых изделий, запасных частей, инструмента. «Создалось очень тяжелое положение, — сказал генерал. — Друзья, выручайте!»

Мы сразу приняли решение отправить 8-й воздушной армии материалы, запасные части, в том числе очень дефицитные для завода моторы, радиаторы, винты и другие готовые изделия.

На завод несколько раз прилетал заместитель командующего 8-й воздушной армией по тылу генерал В. И. Рябцев. Виктора Ивановича я знал ранее. Во время службы в Красной Армии я был секретарем парторганизации 41-й тяжелобомбардировочной эскадрильи, которой в те годы командовал В. И. Рябцев. Порой он присылал на завод офицера с запиской: «Друзья, выручайте... помогите...» К маленькому клочку бумаги шел солидный, на несколько страниц, «списочек», в который входило все — от шплинта... до двигателя.

Мы помогали, делились всем, чем могли. В нашем наркомате был строжайший закон: как бы заводу ни было тяжело, а просьбы воинских частей удовлетворялись в первую очередь. Нарком требовал от нас выполнения этого порядка очень строго. «Фронту выдать немедленно... Отправить своими самолетами» — таким всегда было указание наркома.

Завод оказывал большую помощь 3-й запасной истребительной авиационной бригаде. Бывший командир генерал С. К. Михайленко вспоминает:

«Успешное выполнение задания командования ВВС СА и требования фронтов о срочном пополнении авиадивизии новыми маршевыми полками не могло бы так хорошо и скоро выполняться, если бы между руководством завода, его коллективом и командованием третьей КЗИАБ не было бы постоянно хорошего взаимного понимания, если бы нас не объединяло требование партии: «Все для фронта — все для победы».

Не раз бывало, завод высылал в авиагарнизоны в помощь для быстрой отправки частей на фронт бригады ИТР и рабочих, помогал ремонтировать и восстанавливать самолеты, изучать материальную часть самолетов Як-1, Як-3. Инженерно-технический состав частей бригады оказывал помощь

заводу в выпуске самолетов. Вместе с заводом вырабатывались инструкции [28] по освоению новых самолетов, которые затем уточняли в практической эксплуатации самолетов Як-1 и Як-3 в условиях, приближенных к боевой действительности»{8}.

Мы понимали, что важно не только выпускать по утвержденному графику боевые истребители, но необходимо изготавливать и поставлять различные запчасти для ремонта и восстановления поврежденных в боевых условиях самолетов. Выполнение плана цехам засчитывалось только при 100-процентном выполнении плана по изготовлению запасных частей для ВВС, деталей и агрегатов для отдела эксплуатации и ремонта самолетов. За годы войны было изготовлено и поставлено частям военно-воздушных сил запасных частей более чем на 42 миллиона рублей.

Особое внимание завода было обращено на оказание помощи французским патриотам — летчикам полка «Нормандия — Неман».

От командования ВВС, частей и соединений в адрес завода поступало много писем, ходатайств о поощрении и благодарностей за работу, отвагу и дисциплинированность наших бригад.

В трудные дни октября 1941 года на завод позвонил начальник Главного управления обучения, формирования и боевой подготовки ВВС генерал А. В. Никитин. Он передал, что по указанию Ставки Верховного Главнокомандования формируются три авиационных полка из добровольцев-летчиц, ранее работавших в аэроклубах, школах и на линиях Гражданского воздушного флота. Один из женских полков будет оснащен самолетами Як-1. А. В. Никитин просил оказать помощь летчицам в овладении новой материальной частью. «К вам прибудет Раскова, которой поручено формирование полков. Помогите ей», — сказал генерал.

Ранее, в 1938 году, когда готовился перелет женского экипажа «Родина» в составе В. Гризодубовой, П. Осипенко и М. Расковой из Москвы на Дальний Восток, я встречался с М. Расковой в Москве, а затем, уже будучи директором Иркутского авиационного завода, участвовал в поисках экипажа, совершившего вынужденную посадку в тайге. И вот в суровые военные годы мы встретились снова.

В кабинет четким шагом вошла майор М. М. Раскова. [29] Твердые линии рта, в глазах большая внутренняя сила, чувствуются сильный характер, энергия, воля. Мы радостно поздоровались друг с другом.

Перед Расковой была поставлена нелегкая задача — скомплектовать полностью из женщин три боевых полка: пикирующих бомбардировщиков на новейших самолетах Пе-2, истребителей на Як-1 и ночных бомбардировщиков на По-2. Из аэроклубов и подразделений Гражданского воздушного флота прибывали сотни девушек — летчицы, техники и авиаспециалисты. В Саратовский горком комсомола посыпались заявления. Девушки буквально осаждали горком просьбами и требованиями зачислить их в полки Расковой.

Только 89 комсомолкам посчастливилось получить путевки Саратовского горкома комсомола, попасть в полки М. Расковой. Среди них были Надежда Васильева, Мария Вожакова, Мария Лепунова, Антонина Юдина, Анна Артемьева, Ирина Зубкова, Софья Мосалова, Анна Романова, Нина Карасева и другие. Среди счастливиц оказались и девушки с нашего завода — теплотехник Елена Пономарева, две подружки-револьверщицы, две Катерины — Федорова и Кириллова. Для всех этих девушек началась суровая военная жизнь. Требовалось овладеть сложной техникой, обучиться военному делу, подготовиться к борьбе с жестоким врагом.

Завод оказал большую помощь 586-му истребительному полку. Конструкторы вычертили схемы, оборудовали учебные классы. Специалисты завода вели занятия.

В начале января 1942 года мы с первым секретарем обкома ВКП(б) И. А. Власовым побывали у девушек-летчиц. Два деревянных домика и вырытые землянки. Двухъярусные нары. Рядом стоянка самолетов и бескрайняя степь.



В первых числах января нам пришло указание — передать женскому истребительному полку 24 самолета Як-1. На завод прибыли командир полка Тамара Казаринова, начальник штаба Александра Макунина, инженер полка Вера Щербакова, летчицы Валерия Хомякова, Агния Полянцева, Ольга Ямщикова, Раиса Сурначевская, Александра Акимова, Ольга Яковлева, Зинаида Соломатина, Лилия Литвак, Екатерина Буданова и другие летчицы, техники, механики, вооруженцы. [30] Девушки, еще не познавшие жизнь, вступившие на тяжелый путь войны...

В это время на аэродроме ожидал самолеты летно-технический состав, прибывший прямо с фронта. И вдруг — передать сразу 24 «яка»! Да еще кому, девушкам! Немало было высказано горьких шуток...

А приемщицы оказались с характером. Начальник аэродрома А. Я. Слуцкий, «растаявший» было при появлении стольких чудесных девчат, вскоре приуныл. Зато преобразились наши аэродромные ребята. Измученные, уставшие от бессонных ночей, напряженной работы на морозе, они как-то сразу подтянулись, чаще стали заглядывать в цеховую парикмахерскую.

Девчата быстро освоились. «Технари» и «щелчки» (так называли вооруженцев) придирчиво принимали самолеты и старательно запасались деталями.

Замечательные были девчата. Они храбро сражались в войсках ПВО, охраняя важные объекты от вражеских самолетов. Многие из них не дожили до Дня Победы.

В полку пикирующих бомбардировщиков штурманом в экипаж комсомолки Анны Язовской была зачислена наша Елена Пономарева. Ровесница Октября, она успешно закончила индустриальный техникум и поступила на завод. Прекрасная спортсменка, парашютистка, накануне войны Елена окончила Саратовский аэроклуб.

Экипаж Язовской показывал чудеса храбрости. Немало бомб сбросила на головы фашистским захватчикам штурман Елена Пономарева, уничтожив большое количество танков, орудий, воинских эшелонов.

14 октября 1943 года девятка пикирующих бомбардировщиков Пе-2 под командованием командира эскадрильи Надежды Федутенко получила приказ нанести массированный бомбовый удар по артиллерийским и минометным позициям противника под Оршей. На подходе к цели экипаж в составе Анны Язовской, Елены Пономаревой и Валентины Котовой был атакован вражескими истребителями. Не дрогнули девушки. Они прорвались к позициям гитлеровцев и выполнили задание. Бомбы, сброшенные Леной Пономаревой, попали точно в цель.

Вражеские истребители делают еще один заход, им удастся поджечь бомбардировщик. Язовская продолжает [31] полет, прикрывая командира звена. В кабине разрывается снаряд. Язовская и Пономарева убиты, стрелок-радист Котова успевает выпрыгнуть из горящего, потерявшего управление самолета. Самолет входит в крутую спираль и врывается в землю на нашей территории.

За несколько дней до гибели Лена писала домой:

«Мои любимые и дорогие! Может быть, мне не придется свидеться с вами, ведь я все-таки воюю, вы сами должны представлять, что мы поминутно подвергаемся опасности. Но все же если со мной что случится, то знайте, что я погибла как дочь Родины и патриот, защищая жизнь таким, как вы...

Вы должны жить и помнить о своей Елене, которая любила вас, народ и Родину...

Крепко-крепко целую вас и обнимаю. Ваша Елена».

Бывший теплотехник нашего завода гвардии младший лейтенант Елена Пономарева навечно зачислена в список гвардейского авиационного полка, которым, командовала Герой Советского Союза Марина Раскова.

В составе 586-го истребительного полка бывшие револьверщицы завода, ставшие механиками самолетов, Екатерина Федорова и Екатерина Кириллова прошли боевой путь от Саратова до Будапешта. Они вернулись на родной завод с правительственными наградами.

\* \* \*

Подошел к концу принесший тяжелые испытания 1941-й год. Провожали мы его с сознанием выполненного долга перед Родиной. Подвели итоги. Организовано крупносерийное производство новых истребителей Як-1. Выросла мощность завода, началась ритмичная сдача самолетов, все цехи и участки переведены на суточный график. Проведена значительная работа по улучшению летно-тактических и эксплуатационных, данных самолета, технологии. Трудоемкость изготовления самолетов сократилась на 40 процентов, расход цветных металлов уменьшился на 33 процента, себестоимость самолета снижена на 80 процентов.

На завод пришло более 5,5 тысячи новых рабочих: учащиеся ремесленных училищ и школ ФЗО, эвакуированных из занятых врагом городов и сел, членов семей работников завода, жителей Саратова. В системе [32] подготовки кадров шла упорная, настойчивая борьба за овладение каждым новым рабочим специальностью.

В результате широко развернувшегося социалистического соревнования росли ряды стахановцев и ударников. Во втором полугодии 1941 года выпущено истребителей Як-1 в 3,2 раза больше, чем в предвоенном первом полугодии.

Несмотря на исключительные трудности с материально-техническим снабжением, выпуск самолетов составлял в первой декаде 27,1 процента, во второй — 36,7, в третьей — 36,2 процента месячного плана. В борьбе с трудностями военного времени заметно окреп коллектив завода.

Саратовские «яки» защищали Москву, успешно воевали на всех фронтах Великой Отечественной войны.

Новый 1942-й год мы встречали в цехах, где шла напряженная работа ночной смены.

\* \* \*

Опыт боевого применения истребителей на лыжах показал, что у самолета ухудшаются боевые качества: скорость, маневренность. Решено было снять с истребителей лыжи, установить колеса, укатывать аэродромы.

Надвигалась весна с неизбежной распутицей. Взлетно-посадочной полосы на заводском аэродроме не было. Но остановить облет самолетов, отправку их на фронт нельзя допустить.

В феврале 1942 года завод получает указание ГКО — в двухнедельный срок построить взлетно-посадочную полосу. Какой она должна быть?.. Какие существуют взлетно-посадочные полосы? Строить бетонную?.. Но сколько потребуется времени, чтобы ее построить, а затем дать выстоять, набрать нужную прочность бетону? В установленный срок не уложиться. Строить полосу из металлических плит? Мы знали, что немцы на захваченных русских землях строили такие полосы. Но у нас нет плит..

Заместитель директора завода П. Б. Львовский — опытный, грамотный, очень изобретательный и инициативный инженер, предложил строить полосу из деревянных брусков — укладывать брусья в торец. Деревянная полоса... Такого как будто еще не бывало. Но видимо, исходя из сжатого срока — две недели, иного [33] решения не найти. Петр Борисович быстро подсчитал, сколько нужно лесоматериала, гвоздей, песка, других материалов, рабочей силы. Строительство придется вести круглые сутки, используя ночью затемненные прожекторы.

Секретарь обкома партии И. А. Власов собрал у себя директоров заводов, работников обкома. Мы доложили о своем плане и необходимой помощи. Было принято решение: имеющийся на причалах Волги, лесокombинате, заводах Саратова лес направить на восьмирамный лесокombинат для распиловки на бруски; заводу имени В.

И. Ленина изготовить гвозди; направить нам строительные механизмы; мобилизовать городской транспорт в помощь заводу.

Обо всем доложили наркому А. И. Шахурину. Вначале его, как и многих других, наше предложение поразило. Немного подумав, Алексей Иванович сказал: «Если уверены в принятом решении — действуйте. Но, учтите, срок — две недели».

Ни днем ни ночью ни на минуту не затихала работа. Десятки машин подвозили щебенку, песок, бруски и гвозди. Бульдозеры очищали, выравнивали площадку. Шла укладка брусков друг к другу в торец.

14 дней и 14 ночей... Наконец полоса длиной 700 и шириной 60 метров, построенная из брусков, готова. Можно ее опробовать. Очень волнуется осунувшийся, похудевший, с красными от бессонных ночей глазами П. Б. Львовский.

Летчик-испытатель А. П. Горбатов несколько раз проручил по полосе, сделал пару подлетов — и Як-1 в воздухе. Теперь главное — посадка. Как она произойдет? Как поведет себя полоса?

Александр Павлович — мастер точного расчета при заходе на посадку. С волнением все следят за снижающимся самолетом. Выравнивание... Колеса коснулись полосы. Самолет спокойно катится по нашей деревянной полосе. Все нормально. Дано добро на полеты!

Теперь нам не страшны грязь и распутица. Правда, нет рулежных дорожек. Тракторами подвозим самолеты к полосе, счищаем грязь, набившуюся в колеса, и — в воздух.

А на завод каждый день прибывает летно-технический состав за самолетами. Прямо с фронта. Нужны самолеты, срочно нужны самолеты! [34]

Вражеские воздушные армады наносят чувствительные удары по нашим войскам, по городам и селам. Нужно дать им сокрушительный отпор.

В своей книге «Цель жизни» А. С. Яковлев рассказывает о происшедшем в начале войны разговоре со Сталиным.

«Имейте в виду, — сказал И. В. Сталин, — что нам сейчас очень нужны истребители. Это главная задача. От этого зависит положение на фронтах... Поймите, что истребители сейчас — это главное. Нам нужны истребители, как воздух, как хлеб. Мы требуем от вас истребителей»{9}.

Государственный Комитет Оборона в 1942 году потребовал от коллектива завода увеличить выпуск истребителей Як-1 в два с лишним раза, улучшить их летно-тактические данные. Как решить эту задачу? Рассчитывать на пополнение оборудованием, квалифицированными кадрами, увеличение производственных площадей нельзя.

Собрались руководители завода, партийного комитета, завкома профсоюза, комитета ВЛКСМ. Мнение было единодушное. Выполнить поставленную Государственным Комитетом Оборона задачу коллектив завода обязан. Это наш священный долг. И добиться этого за счет лучшего использования мощностей, за счет внутренних резервов.

Главное — поднять весь коллектив, довести до каждого работающего требования Государственного Комитета Оборона: трудиться лучше, самоотверженней, производительней. Искать резервы в упрощении конструкции и технологии, организации производства, лучшего использования оборудования.

Решаем перевести изготовление основных агрегатов на поточно-стендовую сборку с четким закреплением операций за каждым рабочим местом — стендом, за каждым работником. Добиться еще большего расчленения операций, что позволит быстрее вовлечь в производственный процесс молодых рабочих. Всю систему планирования и изготовления деталей, узлов, агрегатов от кузницы до аэродрома, всю работу аппарата завода, технологов и конструкторов, снабженцев и ремонтников подчинить главной задаче — обеспечению поточно-стендовой сборки.

К этому времени завод очень «помолодел». На место [35] ушедших защищать Родину высококвалифицированных рабочих пришло много молодежи, женщин, ранее нигде не работавших. Необходимо было поднять квалификацию каждого рабочего, обучить тысячи новичков, добиться выполнения норм, дневных заданий каждым. Это была задача огромной государственной важности.

Особое внимание следовало уделить постоянному улучшению качества продукции — каждой детали и агрегата. Это не только обеспечивало необходимые боевые свойства самолета, но и огромный резерв экономии труда, материала. Каждая минута рабочего времени должна быть использована для высокопроизводительного труда.

На новый, более высокий уровень надо было поднять социалистическое соревнование, улучшить его организацию, показ результатов, поощрение лучших; на примере передовиков подтягивать отстающих; организовать стахановские вахты, соревнование цехов, бригад, мастеров, технологов, конструкторов, рабочих по профессиям; поднять требовательность, ответственность за выполнение суточного графика, декадных, сменных планов.

В каждом цехе, отделе, бригаде с широким участием всего коллектива предстояло разработать конкретные мероприятия для выполнения задания ГКО, обсудить их на открытых партийных собраниях, в парткоме; цеховым партийным организациям взять под контроль выполнение ответственного задания. И резервы были найдены.

Конструкторы и технологи многие детали перевели на литье, штамповку, сварку, на пресс-порошки вместо металла. Только перевод 22 деталей на горячую штамповку с минимальными припусками дал экономию 15 часов на самолет, а перевод 17 деталей с ручной обработки на штамповку снизил трудоемкость в 18—22 раза. При этом значительно повысилось и качество деталей. Обратили внимание на то, что много времени в агрегатных и сборочных цехах тратится на различные подгоночные работы. Усилили внимание эталонированию деталей, монтажей, взаимозаменяемости узлов и агрегатов. Были спроектированы и построены разделочные станды. Все это сократило более чем на 16 процентов цикловое время. [36]

С большой отдачей работали в те дни конструкторы и технологи Л. Д. Арсон, К. Г. Морозов, С. А. Туманов, Г. А. Леман, С. В. Пацюк, Н. С. Денисов, Е. А. Плоткин, К. И. Лисин, П. И. Корсунов, И. А. Канаев, А. Я. Немков, М. П. Калинин, В. А. Марков, И. А. Халдей и многие другие.

Важно было подтянуть литейный, кузнечный, механические, заготовительно-штамповочный цехи, увеличить их мощности, обеспечить бесперебойную подачу деталей и узлов в цехи, переводимые на поточно-стендовую сборку.

С какого агрегата, с какого цеха надо было начинать поточно-стендовую сборку? Самолет Як-1 состоит из двух крупных агрегатов: сварного, из хромансильевых труб фюзеляжа, с приваренной подмоторной рамой, обтянутого авиационным полотном, и цельнодеревянного неразрезного крыла. Эти два основных агрегата определяют лицо самолета. Оба они имеют свои сложности и технологические особенности. Но эти же агрегаты имеют и наименьшее количество механических деталей и деталей, изготавливаемых в заготовительно-штамповочных цехах.

Значит, нужно прежде всего освоить наиболее сложные агрегаты и выиграть время, чтобы подтянуть «тылы», перевести другие цехи на поток. Каждый работник завода должен был четко понять, что внедрение поточно-стендовой сборки необходимо осуществлять при увеличении из месяца в месяц выпуска продукции, проведении конструктивных мероприятий по выпуску улучшенного (как тогда называли) самолета. Мероприятия были подробно рассмотрены прибывшим на завод заместителем наркома П. В. Дементьевым и одобрены наркомом А. И. Шахуриным.

Итак, начинаем с наиболее сложного агрегата — сварного фюзеляжа. При кислородно-ацетиленовой сварке рам в жестких стапелях создаются значительные внутренние напряжения в зоне нагрева. Они влекут за собой трещины и коробление.

Подварка, правка требовали высокой квалификации рабочих и большой затраты времени. Следовало искать другие пути.

Был расчленен ряд цикловых операций, уменьшен объем работы в стапелях, составлены карты порядка прихватки, сварки, схемы усадок. Применили комбинированную [37] сварку: кислородно-ацетиленовую и электродугую.

Изготовленный в фюзеляжно-сварочном цехе каркас фюзеляжа передавался в следующий цех. Там предстояло провести деревосклеечные и монтажные работы. Эти операции вначале были сконцентрированы в одном цехе, на специально построенных четырех линиях. Каркас обтягивался полотном, фанерой, устанавливались киль, стабилизатор, шла «начинка» внутри кабины, устанавливались моторы и вооружение. Объем работы большой, и цикл был очень длительный. Тогда мы решили разделить объем работ, создать новый цех. Его возглавил воспитанник коллектива, бывший комсомольский вожак, пользовавшийся большим уважением на заводе, хороший организатор М. Г. Сероглазов.

Конструкторы и технологи трудились над созданием взаимозаменяемых деталей и сокращением неоправданных затрат времени. Детали и узлы, поступающие из заготовительных и механических цехов, тщательно проверялись по эталонам.

Вблизи поточных линий были организованы мастерские — промывки и подготовки моторов, изготовления подвижной и неподвижной частей фонаря пилота, монтажа электрожгутов, электрощитков и тросов. Для каждого стенда строго определялись объемы работ, за каждой операцией на «своем» месте закреплялся рабочий. Эти и ряд других мероприятий позволили новичкам быстрее освоить производство. Снизилась разрядность работ.

Раньше для монтажа фюзеляжа поступало больше 800 наименований деталей и готовых изделий. А после создания потока в номенклатуре подаваемых в сборочный цех деталей осталось только 74 наименования.

Организация поточно-стендовой сборки в фюзеляжно-сварочном цехе позволила увеличить выпуск фюзеляжей в первом квартале 1943 года по сравнению с первым кварталом 1941 года в 5,8 раза, сократила нормированное время на 70 процентов, количество вспомогательных рабочих — на 12 процентов при росте численности производственных рабочих — на 30 процентов. Значительно улучшилось качество продукции.

К 1 января 1943 года на заводе было 8 прямоточных линий. И хотя они в 1942 году еще не были автоматизированы, [38] конструкторы и технологи уже готовились к переходу на механизированные поточные линии со строгой синхронизацией ритма.

Нелегко шло внедрение поточно-стендовой сборки. Сказывались просчеты в планировании, неудобства компоновки зданий, перебои в материально-техническом снабжении. Проявлялось и непонимание отдельными работниками значения новой организации производства. Поток изменил многое, дисциплинировал производственный процесс.

За оперативное обеспечение потока отвечали диспетчеры Я. М. Пригожин, П. П. Тимофеев, Т. П. Шиченков, К. А. Павленко, Б. П. Кочетков, Е. И. Бурлакова и другие. Сутками не покидали они своего рабочего места.

Невозможно перечислить фамилии всех, кто отличился в те суровые дни 1942 года. Но хочется назвать одно общее имя — коллектив Саратовского авиационного завода.

\* \* \*

Увеличение выпуска самолетов потребовало и значительного увеличения числа работающих. Особенно тяжело стало в механических, слесарно-сварочных, деревозаготовительных и заготовительно-штамповочных цехах. Из-за недостатка

рабочих станки и прессы простаивали, резко увеличился дефицит деталей в агрегатно-сборочных цехах.

По нашей просьбе Главному управлению трудовых резервов было дано указание в десятидневный срок направить на завод тысячу учащихся ремесленных училищ и школ ФЗО. Шли на завод и жены, сестры, дети наших рабочих и служащих, эвакуированные из временно оккупированных врагом районов, которые нашли приют в Саратове. Возвращались ушедшие на заслуженный отдых пенсионеры. Переходили к нам и работники других предприятий Саратова, совхозов области.

Многие из пришедших на завод вообще не имели никакой квалификации, опыта, не работали на производстве, не привыкли к производственным порядкам, дисциплине. Они шли на завод со своими горестями, невзгодами, разными привычками и настроениями. Немало было тех, кто на дорогах войны потерял детей, [39] родителей, оставил имущество, ушел из дома в чем был.

Более 54 процентов составляли теперь на заводе женщины, более 45 процентов — подростки и молодежь. Огромная работа предстояла партийной организации, завкомму профсоюза, комитету комсомола, руководителям завода и цехов.

В те тяжелые для Родины дни главной задачей было сплотить столь разных людей в единый, дружный коллектив, внушить веру в нашу победу, в то, что враг будет изгнан с советской земли, воспитать в них стойкость, умение переносить трудности, вызванные войной; научить работать так, как требует Родина, фронт, как велит долг и совесть. Надо было добиться того, чтобы каждый понял: твоя работа — это твой вклад в победу.

Предстояло научить выполнению производственных операций, сделать не только квалифицированными рабочими, но и сознательными представителями рабочего класса большое пополнение молодежи, привить молодежи все лучшее, чем богат и славен рабочий класс, воспитать в духе советского патриотизма.

Мы понимали свою ответственность перед партией за воспитание молодежи. Мы понимали, как важно доброжелательно встретить каждого нового работника, создать обстановку товарищества, помочь войти в коллектив, сделать первые шаги, изготовить самостоятельно первую деталь.

Надо было разместить, обустроить, одеть вновь прибывших. Пришлось провести в жилых домах самоуплотнение, установить в общежитиях двухъярусные кровати. Заняли часть клуба, школ. В штаты жилищного отдела завода ввели должность воспитателей.

Да, завод изменил свой облик! Стоило пройтись по заводским корпусам — и казалось, что вы попали в детский дом... Совсем юные, худые, узкогрудые девочки и мальчики. Многие работают у станков на специально изготовленных подставках: ростом маловаты. Лица серьезные, напряженные. С большим усилием переводят рычаги у станков, зажимают детали в тисках или держат в детских неокрепших руках солидный пневматический молоток, большой рубанок.

Совсем еще дети. Им бы в пору испытывать радости беззаботного детства, играть в казаки-разбойники, [40] пятнашки, видеть ласку отца и матери, сидеть в школе за ученической партой. Но сегодня они уже бойцы трудового фронта — строители боевых истребителей. Для каждого установлены план, норма времени.

Автоматно-револьверный цех. Здесь работает группа бывших воспитанников детских домов. Саша Морозов эвакуирован из Купянского детского дома, Аня Леднева — из Прокопинского, Валя Фирсов, Андрюша Воронюк, Коля Никитин и другие — из Березняковского детского городка Одесской области.

Ребята рассказывали:

«Хорошо нам жилось в детском городке. Пять огромных корпусов, много воспитателей. Были у нас клуб, кино, разные кружки. Свой фруктовый сад, а неподалеку — колхозные виноградники. И вдруг война... Фашистские

самолеты начали нас бомбить. Детский городок эвакуировали сначала в Днепропетровск, затем на Волгу в Сталинград, а оттуда в Саратовскую область.

Что было по пути до Днепропетровска? Малыши ехали на подводах, а те, кто повзрослее, шли пешком. Всю дорогу фашистские самолеты преследовали безоружных людей, обстреливали из пулеметов».

Многие ребята потеряли своих родных и близких. У Маруси Хуторной родители умерли в блокадном Ленинграде. Около Смоленска на глазах у Нади Глебкиной немцы расстреляли мать. Родителей Леша Ротштейна и Сони Вольфсон фашисты расстреляли в Молдавии. У Ани Бородиной, Май Корокиной, Муси Демченко, Вари Брандиной родители погибли во время эвакуации при налете вражеских самолетов. Ира Равнина видела «много, много» мертвых на площади Калинина.

Толя Резников рассказывал: «Я помню кровь, пожары, расстрелы, виселицы... Жизнь под открытым смоленским небом. Снег, холод. Помню и сухари, которыми делились с нами красноармейцы. В июле эшелон привез нас в Саратовскую область, я пошел в школу ФЗО, а теперь работаю на заводе».

Сколько горя, страданий выпало на долю этого молодого пополнения завода. Их нужно было окружить особым вниманием и заботой.

На производство приходили и дети рабочих завода. Прямо со школьной скамьи в цех нормалей пришла Тося Васильева. В 16 лет она заменила ушедшего на [41] фронт брата. В фюзеляжно-сварочном цехе учился на слесаря сын знатного рабочего завода Петра Емельяновича Надкорнечного — Николай. У стахановца-пятисотника В. И. Архипова стали учениками его дочь — школьница Вера, ее подруги Нина Шмелева и Вера Сидорова.

В отдел кадров пришла как-то совсем юная, тоненькая, с жидкими косичками Вера Рекаева: «Примите меня на завод. Я буду работать, буду стараться так же, как старался мой отец. Я буду мстить за папу, которого убили проклятые фашисты, я буду помогать моему брату-фронтовику Александру».

В заявлении о приеме на работу девушка-подросток Аня Григорьева писала: «Прошу принять меня на завод. Своим трудом я хочу мстить немецким извергам за замученных женщин и детей, за поруганную честь советских людей, за нарушенную счастливую жизнь, за родную Смоленщину, за сожженную деревню. Я буду работать столько, сколько нужно, до тех пор, пока не останется на земле ни одного фашиста».

Вопрос подготовки кадров стал для нас важнейшей задачей. На заводе был создан отдел технического обучения, его возглавил В. В. Пшеничный, человек большого житейского опыта, хороший производственник, принципиальный коммунист. Использовались различные формы обучения: индивидуальное, групповое (в специально созданных мастерских), курсы целевого назначения, различные кружки и школы. В стахановских школах работники повышали свое профессиональное мастерство.

Времени очень мало, нужно быстро научить новичков выполнять операцию на станке, верстаке, стапеле, научить основным приемам работы, обращаться с инструментом. Срок зачастую был 7—10 дней. А дальше — работой самостоятельно, выполняй задания наравне с другими.

Сотни лучших стахановцев, мастеров, технологов, контролеров вдумчиво и старательно обучали молодежь. Была утверждена специальная система поощрения за подготовку кадров. Имена лучших наставников заносились на доску Почета, они награждались ценными подарками, грамотами, их портреты публиковались в заводской многотиражной газете, в «боевых листках». [42]

Невозможно подсчитать, сколько квалифицированных рабочих подготовили М. Ф. Храмов, В. Г. Кулезнев, Г. И. Полевода, Г. Р. Мартынов, М. Н. Маркелов, Ф. Д. Луконин и другие наши стахановцы. Старейшие работницы завода коммунисты В. Никольская, Л. Трутанова, А. Рощина все время имели учеников-подростков, учили их мастерству, учили жизни.

Тяжело было молодым ребятам поначалу — незнакомые люди, станки, чертежи, наряды, технология. Да работа по 11 часов. Не ладилось. Детали шли в брак, ломался инструмент, бывали поломки станков. Немало было пролито слез. Приходили на помощь старшие товарищи, комсомольцы. Терпеливо учили. Ребята набирались опыта, быстро выросли. Им поручались ответственные задания.

В автоматно-револьверном цехе, например, у фрезерного станка на подставке работал 14-летний паренек, которого все уважительно называли Константин Корнеевич. Он заслужил это уважение выполнением сменно-суточного задания не менее чем на 120—130 процентов, сумел в короткое время сам обучить двух учениц.

В этом цехе самой дефицитной деталью стали пружины. О них говорили на всех совещаниях. Их изготовление поручили 15-летнему Володе Щербакову. В короткое время Володя, худенький, светловолосый, с маленькими детскими ручонками паренек, которого любовно в цехе звали «маленький волшебник», вместо 400 стал делать за смену 700—800 пружин. Поражала точность его движений. Все было у него рассчитано.

В механосборочном цехе вся бригада мастера Кашанского состояла из подростков. Токари-ученики, токари-учителя. Месячный план выполняли досрочно на 5—6 дней.

Фюзеляжно-сварочный цех. Здесь работала большая группа черноголовых, кудрявых, с живыми темными глазами ребят. Это дети Испании. Из Мадрида, Бильбао дети испанских рабочих были отправлены в далекий путь — незнакомую Страну Советов, в город Ленинград. Заботой и лаской окружили детей жители города Ленина. Маленькие испанцы обрели здесь добрых и отзывчивых друзей, обрели вторую Родину. И вот война. Эвакуация в Саратов, учеба в школах ФЗУ и направление на наш завод. [43]

Пейдро Сайс — маленького роста, кажется совсем еще ребенком, хотя ему уже 15. Лукавая улыбка, задорно вьющиеся непослушные вихры черных волос. Он сосредоточенно опиливает трубу для каркаса фюзеляжа. А вот — черноглазая, скромная, застенчивая Кончитта Бабер. Спрашиваем: «Что ты делала сегодня?» — «Вон там на машине «топчила» дырки иглой». Это значит, сверлила отверстия. Они старались побыстрее всему научиться, приносить как можно больше пользы своим трудом, наши маленькие испанцы.

Вспоминается и такой случай. Приехал как-то к нам на завод заместитель Председателя Совета Народных Комиссаров СССР А. И. Микоян. Пошли по цехам. Он внимательно расспрашивал о работе завода, поведении наших самолетов в боевых условиях, об улучшении конструкции, интересовался, как живет коллектив.

В цехе окончательной сборки самолетов на последнем стенде конвейера во время осмотра представителем заказчика был обнаружен дефект. Пришлось самолет снять и поставить в «болото» (так называлась площадка, где, чтобы не задерживать ритм сборки, при обнаружении дефектов ставили самолеты). Анастас Иванович спросил у начальника цеха К. А. Грачева, когда этот самолет будет передан на аэродром. Константин Андреевич ответил: «Сейчас найдем Николашку, он быстро все устранил». — «Это что у вас за специалист такой и где вы его найдете?» — спросил А. И. Микоян. Начальник цеха ответил, что только Николашка может пробраться в фюзеляж самолета, что он после первой смены не ушел в общежитие и устроился спать в траншее парового отопления. Через несколько минут к самолету подошел маленький, худенький паренек с заспанным лицом. Узнав, в чем дело, он бойко ответил: «Это мы быстро справим, мигом сделаем» — и полез в очень узкое место фюзеляжа истребителя.

Комитет ВЛКСМ, цеховые комсомольские организации внимательно следили за работой учеников, их профессиональным ростом, заработком, повышением разрядности, посещением занятий по техническому минимуму. На заседаниях комитета комсомола, собраниях в цехах об этом докладывали начальники, мастера, работники технического обучения, отдела кадров. [44]



Горячо, с комсомольским задором, «пробирали» начальников цехов Пятибратова, Зиневича, Калашникова, Слуцкого и других за недостатки в работе с молодежью.

В январе 1943 года в решениях второй общезаводской конференции было указано: «Партийная конференция считает, что забота о производственном и политическом росте молодых кадров является главной частью работы партийных и хозяйственных организаций завода... требует обратить особое внимание на повышение производственной квалификации и на заботу об их бытовом обслуживании».

В годы войны на завод поступало много писем от родителей со словами благодарности за нашу работу с подростками. Привожу одно из них.

«Дорогие товарищи! Разрешите поблагодарить вас за то, что вы воспитали в духе любви к Родине мою дочь — комсомолку Евгению Канащенко. Я получаю от нее письма. Женя сообщает, что стала двухсотницей, Первого мая получила грамоту за свою работу. Когда я уезжал из Саратова на фронт, дочь дала мне слово, что будет работать не жалея сил, не считаясь ни с чем. Я убедился, что дочь меня не подвела и по-комсомольски сдерживает свое слово. С краснофлотским приветом. Техник-лейтенант Канащенко».

\* \* \*

В начале 1942 года на заводе широкий размах приняло движение за получение рабочих специальностей инженерно-техническими работниками, служащими, вспомогательными рабочими. Это имело большое значение. Не вышел кто-то по болезни на работу, тяжело на каком-либо участке с выполнением суточного графика, перебои со снабжением — и к станку, верстаку становятся ИТР, служащие.

Отдел технического обучения разработал специальные программы, подобрал руководителей, организовал обучение. Каждый окончивший курс обучения сдавал экзамен Государственной квалификационной комиссии, и ему присваивали разряд. Помню, в кузнечно-штамповочном цехе заболели штамповщики и машинисты. Тогда к молотам встали начальник бюро организации труда комсомолец Зубков, старший технолог Лагун, контролеры комсомолки Одокиенко и Гукова и [45] в первый же день выполнили задание на 205—275 процентов.

В один из воскресных майских дней в механическом цехе не вышли на работу несколько молодых рабочих (бывало и такое). Их заменили работники бухгалтерии Замедлина, Корнилова, Мещерякова, Заплатана, Божко, секретарь начальника цеха Воронина, рассыльная Семенова. В этот день Божко выполнила норму на 148, а Воронина — на 168 процентов. Получили специальность токаря комсомолки из заводской бухгалтерии и ЖКО З. Шейкман, А. Казакова, А. Бурмистрова, Р. Баженина, А. Судомойкина, Т. Чепурнова и многие другие.

Суточный, часовой график, потоки и конвейерные линии постоянно требовали четкой организации труда. За каждым рабочим закреплен определенный объем работы. Каждый человек на счету. Выбыл из строя один — нарушился весь ритм производства. И на заводе по почину мастера цеха окончательной сборки Ф. Плошкина началось освоение рабочими смежных операций, овладение вторыми профессиями.

В подготовке кадров, выполнении напряженных планов военного времени ведущая роль, бесспорно, принадлежала младшим командирам производства — мастерам, бригадирам. Скидок им не делали. Ни на молодость, ни на нехватку кадров, ни на перебои в снабжении, подаче тепла, энергии. Суточный график должен быть выполнен.

Часто на молодые плечи вчерашнего рабочего ложилась ответственность за план, качество, повышение квалификации рабочих, за трудовую дисциплину и сохранность оборудования и инструмента, за организацию социалистического соревнования.

Руководителями участков назначались вчерашние рабочие — стахановцы и ударники. Так, лучший слесарь комсомолец И. Г. Громов стал работать мастером и сразу хорошо себя зарекомендовал. Он не знал слова «нельзя». Громов твердо усвоил: надо — значит, должно быть сделано. Его назначили мастером в отстающую бригаду слесарей, и в короткий срок бригада стала передовой. Таких примеров много. Вместе с членами парткома мы внимательно обсуждали каждую кандидатуру для выдвижения на руководящие должности и ошибались очень редко. [46]

Была выдвинута мастером Анна Павловна Павлычева. Пришла она на завод в 1941 году ученицей-револьверщицей, быстро освоила специальность, стала двухсотницей. Скромная, требовательная к себе, она сумела завоевать авторитет у группы подростков, где самой старшей было 18 лет. И бригада стала лучшей в цехе.

Мастером был назначен и Сергей Колесов, овладевший четырьмя специальностями: токаря, фрезеровщика, строгальщика, револьверщика. Мастерами стали также Н. И. Нагорный — лучший столяр-стахановец, И. А. Гурьев, А. В. Грачев, Г. В. Коровин, десятки и сотни других стахановцев.

В числе награжденных правительством в 1942 году были лучшие начальники отделений и мастера: И. А. Самсонов, М. Д. Григорьев, Г. И. Ильин, И. Ф. Глазов, Н. Г. Рохман, И. Г. Громов, Н. А. Данилов, П. И. Костин, В. М. Пономаренко, Г. В. Розанов, Б. И. Абрамов, А. М. Захаров, В. В. Ключников, И. А. Нестеров, М. Г. Сероглазов, В. А. Шацилло. Многие мастера были награждены наркомом значком отличника социалистического соревнования.

Все годы войны партийный комитет, завком профсоюза, руководство завода много внимания уделяли мастерам, всячески помогали им стать руководителями производства, воспитателями своих коллективов.

Когда в 1940 году началось освоение самолета Як-1, была создана школа мастеров социалистического труда. Несмотря на трудности военных лет, школа продолжала работать. В ней будущие мастера получали знания вечером, после напряженной работы у станков и верстаков.

Мастер... Он первый встречается с рабочим, знакомится с его нуждами и запросами, требованиями, характером, узнает о его радостях и горестях. Мастер помогает рабочему овладеть специальностью, изготовить первую в жизни деталь.

Он первый ответчик за выполнение суточного графика, соблюдение технологии, качество детали и операции. С него опрос за снижение трудоемкости и выполнение норм, экономию материала и энергии, правильное распределение премии. Он же, как правило, агитатор и беседчик. И именно мастеру доверяли распределение талонов на питание, ордеров на обувь и одежду, выдачу [47] оставшимся после 11-часового рабочего дня продолжать работу 100 граммов коммерческого хлеба.

Мы старались всячески поощрить нелегкий труд мастера. В 1942 году был открыт специальный магазин для мастеров, где им было обеспечено первоочередное отоваривание карточек, специальная столовая, выделялись для поощрения лучших ордера на промтовары и значительные денежные суммы.

И сегодня, вспоминая минувшие годы, хочется от всей души выразить восхищение этими замечательными тружениками, теми, кто, не считаясь со временем, порой по несколько суток не покидал завода, забыв об отдыхе и сне, отдавал все свои силы во имя грядущей Победы.

\* \* \*

Трудности возрастали. Все чаще стала ощущаться нехватка цветных и черных металлов, казеинового клея, резины, ацетилена, готовых изделий. Склады опустели. Заделы сокращались...

Трубы, листы металла прямо из вагонов и самолетов отправлялись к станкам. Винты, радиаторы и другие готовые изделия, доставляемые самолетами, минуя склад, шли в сборку, на аэродром. Все труднее стало обеспечивать ежедневную сдачу самолетов.

В этих условиях особенно много сделали наши изобретатели и рационализаторы, конструкторы и технологи, проявив немало выдумки и инициативы. Приведу только несколько примеров.

Значительное количество цветных металлов требуется на изготовление бензиновых и масляных баков, щитков, капотов и других деталей. Как добиться экономии металла? По предложению конструкторов и технологов было решено бензиновые баки изготовить из бакелитовой фанеры и березового шпона. Разработали конструкцию, технологию. Вычертили плазы, изготовили необходимую оснастку.

И вот собрана первая опытная партия баков. Но их необходимо еще защитить от пуль — протектировать. Горячая вулканизация, применяемая на металлических баках, не годится. Обращаемся за помощью в НИИ резиновой промышленности, где разрабатывается способ холодного протектирования.

Стал дефицитным сырьем карбид кальция, из которого получается ацетилен. А потребление ацетилена очень [48] велико: он идет для газовой сварки, резки, пайки, нагрева трубок при гнутье.

Группа специалистов во главе с руководителем сварочной лаборатории И. А. Рейнусом решила использовать соседство крекинг-завода и заменить ацетилен крекинг-газом. В центральной заводской лаборатории, руководимой Плучеком, были проведены экспериментальные работы по резке металлов, пайке тугоплавкими припоями, сварке алюминиевых сплавов. Опыт полностью подтвердил расчеты инженеров.

Для подогрева крекинг-газом трубок при гнутье и выплавления из них канифоли работниками сварочной лаборатории была изготовлена легкая и удобная горелка-пистолет с инжектированием воздуха.

При сварке черных металлов по предложению И. А. Рейнуса в ацетилен добавлялось 30—40 процентов крекинг-газа. Это сократило расход очень дефицитного ацетилена на 50—60 процентов.

В стойках шасси медные втулки. Чем их заменить? Что обеспечит нормальную работу посадочных средств? Я не могу, к сожалению, назвать человека, который первый предложил замену медных вкладышей втулки ковким чугуном. Металлурги завода, конструкторы и технологи развернули исследовательские, поисковые работы: вели подбор чугуна, отработку технологии, испытания. И наконец, решение было принято — ставить вместо медных чугунные втулки. Риск. Но риск ради главного — обеспечения фронта самолетами. И он оправдал себя. Чугунные втулки хорошо послужили нашим самолетам.

Самолет требовал большого количества казеинового клея, которого не было. Тогда работники центральной заводской лаборатории И. А. Горбатов и Ф. М. Потлов после долгих поисков и испытаний разработали рецептуру и внедрили в производство два клея из местных материалов, дав им названия: клей А — саратовский с каустической содой и клей Б — саратовский с кальцинированной содой.

Много сделали для создания заменителей дефицитного материала работники центральной заводской лаборатории Плучек, Павлов, Горбатов, Грязнов, Пионткевич, Потлов, Усачева, Рохман, Ляндрес, Минченко, Масленников, Кротова, Ларионова, Букин и другие.

Заводы-поставщики готовых изделий перебазировались в глубь страны. Не хватает различных кранов, [49] шприцев, фильтров, отстойников. Ждать их получения — значит сорвать поставку фронту самолетов. Решаем освоить изготовление всего этого на заводе.

В мастерских и цехах, которыми руководили Ю. Молчанов, К. Тимофеев, Н. Востоков, Н. Уланов, Ф. Ковыльсков и А. Попов, в короткие сроки организовали производство всех деталей, агрегатов, которых требует сборка самолета и невозможно получить со стороны.

Все чаще выходят из строя токарные и револьверные станки: нет подшипников. По предложению механика автоматного цеха А. Руденко изготовили кольца подшипников из текстолита (вместо бронзы), а наружные обоймы — из стали. Проверили. Заработали станки.

В инструментальных цехах освоили сотни наименований различного режущего и измерительного инструмента. По предложению главного металлурга завода В. Н. Павлова было внедрено газовое цианирование с использованием метана, что значительно повысило стойкость инструмента и увеличило скорости резания.

Лозунг «Бей фашистских захватчиков экономным расходом каждого грамма металла, каждого киловатта электроэнергии, каждой капли горючего!» объединил сотни технологов, конструкторов, рационализаторов, стахановцев и командиров производства.

По предложению технологов Енц, Поляницыной, Халдея был внедрен новый раскрой заготовок в штамповочном цехе. Это дало экономию 69 килограммов цветного металла на самолет.

Внедрение раскроя авиационной древесины по предложению начальника цеха Ф. Гадлевского и диспетчера Егорова уменьшило расход древесины на 6,5 кубометра на один самолет.

Настойчиво добивались экономии материалов Мильков, Махров, Ваняшин, Феофанов, Храмов, Панов, Ларин, Пацюк, Сапиро, Назаров, Тимофеев, Абачин, Трофимец, Полумиенко, Хеймец, Богданович, Марков, Пеня и сотни других инженеров, техников, новаторов производства.

В отделе снабжения была организована мастерская, в которой из местных материалов готовили нитрошпаклевку, флюс для сварки, обмазку для электродов, перетяжку на нужные размеры труб, изготавливали манжеты, кисти. Только за 1942 год мастерская переработала и выпустила 450 тонн различных материалов. [50]

Суровая зима 1941/42 года. Донбасс и угольные районы Ростовской области оккупированы. Враг захватил и подмосковный угольный бассейн.

Кончаются запасы топлива. Все меньше и меньше остается на заводе дров и угля. Основной поставщик тепла — ТЭЦ — работает с большими перебоями. Все холоднее становится в цехах и жилых домах.

А самолет Як-1 с большим количеством деталей из дерева требует строгого соблюдения технологической температуры — 18—20 градусов. Из-за низких температур увеличился брак крыльев, срывался суточный график.

Не хватает электроэнергии, останавливаются трамваи. Прекращается движение пригородных поездов. Рабочие в сильный мороз и ветер вынуждены пешком добираться на завод. Резко возрастают заболевания, увеличивается число опозданий на работу.

Нет тепла и электроэнергии на хлебозаводах. Иногда вместо хлеба выдается тесто. На фабрике-кухне не выдерживаются установленные часы для питания рабочих. Все чаще заводской радиоузел передает объявления о переносе времени обеда.

Холодно в цехах. Почти не отапливаются жилые дома. Решаем обеспечить теплом в первую очередь деревообрабатывающие цехи, фабрику-кухню (около них устанавливаются отслужившие арок паровозы), в остальные цехи и отделы давать минимум тепла. В механических, слесарно-сварочных цехах устанавливаем противни, из отработанного масла и ветоши зажигаем костры, чтобы хоть немножко можно было погреться. Все отходы дерева, опилки берутся на строгий учет и выдаются по строжайшему лимиту. При ЖКО завода оборудуется специальная мастерская с инструментом и материалами. Здесь после работы можно изготовить для дома печку-буржуйку.

Укомплектовываются и направляются в Озинские сланцевые рудники бригады, они ведут заготовку и отгрузку на завод и СарТЭЦу сланцев. Сланец — не донецкий уголь и не мазут. Золы много, а тепла мало. Но иного выхода нет.

В Вязовский, Черкасский районы области и северные районы страны направляются 200 работников завода на заготовку дров. Каждому предстоит заготовить по 60 кубометров. Это норма. Выполнив ее, можно возвращаться [51] на завод, а тебе на смену поедут твои товарищи по цеху и отделу.

В 1942 году было заготовлено более 10 тысяч кубометров дров. Заготовки продолжались все годы войны.

Главный энергетик завода П. Т. Пономарев, его заместитель И. И. Кулиш, начальник электроцеха И. К. Решетняк, вся служба главного энергетика ведут борьбу за жесточайшую экономию электроэнергии. Меняются моторы, лампы завышенной мощности. Резко сокращается освещенность помещений. Вводится строгий контроль за холостым ходом станков, расходом воздуха.

От установленных жаровен и «буржук» дым и копоть. Тепла мало. В механических цехах мерзнет на станках эмульсия, в слесарно-сварочных появляются трещины в узлах. Растет брак в деревообрабатывающих цехах. В цеховых траншеях, где проходят трубы парового отопления, свернувшись калачиком, отогреваются ребята и девчата.

Вспоминается, как однажды в связи с перебоями в работе пригородных поездов и увеличением потерь рабочего времени первый секретарь обкома партии П. Т. Комаров и автор этих строк поехали на станцию Саратов. Комаров обратился к машинистам с просьбой изыскать возможность и возобновить два раза в день подачу пассажирского состава к заводу. «Выручайте авиационников!»—сказал он. Железнодорожники выручили.

Очень тяжело на аэродроме. Мороз и метели значительно осложняют работу по подготовке к облету самолетов. Как укрыться от пронизывающих саратовских ветров и лютого мороза? Рождается предложение — построить специальные тепляки, надвигать их на переднюю часть самолета, подключить воздуходувки и подавать тепло. В течение нескольких дней рабочие ремонтно-строительных цехов под руководством Н. О. Бабкина и Н. И. Ларьков а соорудили десятки таких тепляков.

В тяжелых условиях работали люди в цехах: напряженные задания, холод, скромные военные нормы питания. Но самая большая нагрузка выпала на долю работников аэродромного цеха: летчиков и механиков, мотористов и вооруженцев, прибористов и электриков.

Аэродром — завершающий цех завода, где подводится итог труду всего многотысячного коллектива. Здесь самый ответственный этап работы — испытание самолета в воздухе. И здесь самолет начинает свою жизнь. [52]

Необходимо отработать двигатель, оружие, все системы, поднять самолет в воздух, облетать его, проверить, довести до необходимых требований. И лишь когда твердо уверен, что все в порядке, передать его человеку, которому предстоит в тяжелых воздушных боях встретиться с грозным противником. Передать так, чтобы совесть была чиста, чтобы у самого была полная уверенность в хорошем состоянии самолета.

Даже в самые трескучие морозы, когда от прикосновения к металлу леденеют пальцы, а пронизывающий холодный ветер обмораживает лицо, трудились работники аэродрома. Сутками не уходили домой. Питались тут же, около самолетов, в специально построенных тепляках. Хочется и сегодня сказать огромное спасибо летчикам: С. Чеголе, С. Головачеву, А. Горбатову, С. Климушкину, В. Коченюку, С. Счеснулевичу, И. Калибернову, Б. Краснокутскому, А. Иванову, Н. Болтоносову; механикам: А. Камчатову, В. Черкашину, М. Кузнецову, В. Маклярскому, И. Стукалину, А. Лючеву, И. Шатрову, С. Гусеву, Тарасову, Наумову; вооруженцам и мотористам: Лихтенвальду, Харчуткину, Воскобойникову, Соколову и другим. Много, самоотверженно работали

руководители аэродромного цеха А. Я. Слуцкий, И. С. Доронин, Б. С. Бритвин, П. В. Кураев.

Выдавались дни, когда на долю каждого летчика приходилось облетывать по 8—10 самолетов в день. Сколько труда, напряжения, риска! Я помню летний день 1942 года, когда летчик Николай Афанасьевич Болтонос облетал 15 самолетов. Да, 15 самолетов за день! И тут же на аэродроме ему был вручен подарок — серебряный портсигар.

Холодно на заводах и фабриках, дома. Но каждый из нас понимает, как опасен холод не здесь, в тылу, а на заснеженных дорогах войны, в окопах и траншеях, где советский солдат ведет неимоверно тяжелую борьбу за жизнь, за счастье своей Родины, за наше существование. И работники тыла начинают сбор теплых вещей для отправки на фронт. Сдают валенки, телогрейки, варежки, фуфайки, носки. Идут на фронт эшелоны с теплыми вещами, подарками, с людской заботой, человеческой лаской, материнским благословением.

Есть ли такая мера, способная определить меру человеческого тепла, заботы о своем сыне, муже, отце, сестре, брате, своем и чужом? Чужом ли? Ведь все от мала до [53] велика понимали тогда, что не было на фронте чужого — каждый советский воин был наш, родной, бесконечно дорогой человек.

«Все для фронта! Все для победы!» — этот призыв партии объединял все наши дела, помыслы и стремления. Не было ничего важнее, значимее, чем обеспечить нужды фронта.

Как боевые сводки с фронта, газета «Заводская правда» сообщала:

«За 25 дней марта 1942 года собрано 117 нательных рубаш, 316 кальсон, 159 телогреек, ватных брюк, 54 теплые рубахи, 58 свитеров и джемперов, 47 шапок, 70 пар варежек и теплых перчаток. Всего 2398 вещей. С начала кампании собрано 15234 вещи. Сбор вещей продолжается».

На заводе было собрано более 20000 вещей, выстирано и починено 40 000 теплых вещей и белья. Только трудящимися Саратовской области послано на фронт такое количество одежды и обуви, которыми можно было полностью одеть около 15 пехотных дивизий. [54]

### Работать за себя и за ушедших на фронт

*Рождение тысячников. — Первые награды Родины. — Суточный график — закон производства. — Мы с вами, защитники Сталинграда! — Улучшенные «яки» — новая победа коллектива.*

С первых дней 1942 года коллектив завода встал на стахановскую вахту в честь 24-й годовщины Красной Армии. Патриотизм каждого из нас, наша преданность Родине, партии проверялись теперь одним — самоотверженной работой по выпуску боевых истребителей. «Дадим больше грозных «яков» фронту!» — призывало принятое коллективом социалистическое обязательство. Стахановская вахта с каждым днем набирала темпы. И как всегда, впереди шли коммунисты и комсомольцы.

Были созданы комсомольско-молодежные фронтовые бригады. Их возглавили комсомольцы Самсонов, Синенко, Суриков, Ершов, Еров и другие. Эти бригады выполняли план на 125—160 процентов, а сотни стахановцев ежедневно давали по 2—3 нормы, работая за себя и за товарищей, ушедших на фронт. В январе заводом было выпущено истребителей на 60 процентов больше, чем в последнем месяце 1941 года. [55]

Стремление работать за себя и за товарища, ушедшего с оружием в руках защищать Родину, переросло в движение двухсотников и трехсотников. С каждым днем пополнялись их ряды. Повышать выработку помогала рационализация.

Коллектив завода успешно выполнил принятые в честь 24-й годовщины Красной Армии обязательства. Приказом наркома большая группа стахановцев-двухсотников, мастеров и других инженерно-технических работников была награждена значком

«Отличник социалистического соревнования авиационной промышленности». Среди награжденных были токарь М. Ф. Храмов, сварщица М. А. Ростова, слесари И. Т. Лебедев, Г. В. Коровин, Н. В. Шувалов, столяр П. А. Соколов, фрезеровщица В. А. Ягодинская, модельщик А. И. Ахмыстов, мастер И. А. Самсонов, механики В. Н. Салеев, Н. М. Кузнецов, летчик-испытатель В. Коченюк, начальники отделений В. Пономаренко, В. Шацилло, М. Г. Сероглазов, руководители цехов и отделов Н. Ф. Кобелевский, Н. В. Востоков, А. И. Белодедов, В. И. Ружьев, В. И. Комаров, М. В. Петров, И. З. Шнайдер, В. Н. Павлов, В. Н. Оралов, В. Ф. Федоров, П. П. Пчелинцев и другие.

К сожалению, находились и такие работники, которые нарушала трудовую дисциплину, опаздывали, прогуливали. Их было немного, но в условиях военного времени, очень напряженной программы, когда каждый выполнял определенное задание, каждый станок был на строгом счету, а основным законом работы была ежесуточная сдача готовых к бою самолетов, эти люди наносили большой ущерб заводу. Наши общественные организации вели активную воспитательную работу в цехах, бригадах, общежитиях. Любой случай недисциплинированности становился предметом обсуждения и осуждения.

Бригада мастера И. А. Самсонова заслужила звание лучшего комсомольско-молодежного фронтового коллектива. По ее призыву на заводе развернулось социалистическое соревнование в честь Международного праздника 1 Мая.

Общезаводской слет стахановцев-двухсотников принял повышенные социалистические обязательства и обратился к коллективу завода с призывом: «Сделаем апрель месяцем стахановских рекордов. Будем работать за двоих и троих. Дадим фронту сверхплановые самолеты! [56]

Снизим трудоемкость, сократим производственные циклы. Передадим свой опыт, свои знания и умение молодым рабочим».

16 апреля заводская газета сообщила, что слесарь заготовительно-штамповочного цеха Н. Шувалов выполнил за смену норму на 1020 процентов. Десять норм за смену! Один за десятерых!

На следующий день Шувалов повторил свой рекорд, выполнив норму на 1100 процентов, 18 апреля — на 1477 процентов.

Кто же он, этот богатырь труда? Как сумел совершить свой подвиг?

Вот что рассказал о себе в те дни этот скромный, даже застенчивый паренек.

— Я работаю на заводе полтора года. Овладел специальностью, сейчас у меня шестой разряд. Изготовил немало штампов и приспособлений, которые дали мне возможность повысить производительность труда, выполнять норму на 500—700 процентов.

Прочитал я в газете, что фрезеровщик Уральского завода Д. Ф. Босый сконструировал несколько фрез и с помощью своих приспособлений 12 февраля выполнил норму на 1480 процентов, и призадумался. А почему я не могу сделать так же?

Была в нашем цехе в аварийной дефицитке деталь, часто она шла в брак. А ежедневно нужно было сдавать 50 штук. Я взял эту деталь, внимательно изучил чертеж, технологию. У нас в цехе лежали штампы, которые имели дефекты и в производстве не использовались. Попросил разрешения их взять. Разрешили. Доработал я эти штампы. Теперь вытяжку производил не вручную, а на штампе. Для остальных операций изготовил приспособление, заменив опилку вручную опилкой на наждачном круге.

16 апреля вместо 50 деталей сделал 520. Так я проделал и с другой деталью. Опять изготовил приспособление и довел выработку на 1100 процентов.

На третий день, взяв новую, тоже дефицитную деталь, я изготовил штамп для вырубки пазов и этим сократил работу на две операции. Достиг выработки 1477 процентов. На следующей детали изготовленные мною приспособления сократили

четыре операции ручной обработки. Мне во многом помогли мастер Костин и начальник отделения Синицын. Работая за 10—11 человек, [57] я стараюсь помочь Красной Армии быстрее уничтожить немецких захватчиков.

Почин патриота нашел последователей. Более 10 норм в смену стали выработать М. Бобков, В. Давыдов, К. Лихачев, Н. Романец, В. Александров, М. Квитченко, М. Торгачев, В. Залепукин, Г. Мартынов, В. Докин, П. Семенов, Ткаченко, Ладыко, Пивоваров, Родионов, Пичугин, Ноев, Огарев, Богданов, Питерский, В. Демьянов, Понукалин, М. Федоров, А. Смирнов, Б. Иванов, Б. Коченев, Кобозев и другие. Только среди комсомольцев было 17 тысячников.

Опытные слесари, токари, фрезеровщики, столяры и клепальщики весь свой годами накопленный опыт отдавали борьбе за перевыполнение производственных заданий. «Секрет» их успехов заключался в высоком чувстве долга, умелом использовании техники, правильной организации своего труда.

Руководство завода и завком к 1 Мая всех тысячников наградили ценными подарками. А сам праздник стал днем массовых рекордов, очень напряженного труда. Слесарь Иванов выполнил дневное задание на 1250 процентов, Поленов, Нестеров — 725, токари Крашенинников, Полевода — 518, револьверщицы: 16-летняя комсомолка Маруся Воронова — на 502, Клавдия Зобкова — 500 процентов. Коллективы цехов шасси (начальник М. В. Петров), фюзеляжно-сварочного (К. А. Грачев) и крыльевого (С. Н. Пятибратов) выполнили суточный график на 133, 121 и 118 процентов.

\* \* \*

В ответ на первомайский призыв ЦК ВКП(б) к работникам тыла всемерно усилить помощь фронту коллектив кузнецких металлургов предложил начать Всесоюзное соревнование металлургов, чтобы дать сверх плана металл для производства военной техники. Одновременно работники самолетостроительного завода № 18 и моторостроительного завода № 26 предложили начать Всесоюзное соревнование предприятий авиационной промышленности, чтобы дать фронту больше боевой авиационной техники, снизить трудоемкость, повысить производительность труда, улучшить качество продукции.

Политбюро ЦК одобрило инициативу рабочих, видя во Всесоюзном социалистическом соревновании огромные возможности повышения производительности труда, [58] воспитания нового поколения рабочего класса. Политбюро ЦК партии и Государственный Комитет Оборона впервые учредили для победителей соревнования Переходящие Красные знамена и материальные поощрения.

Коллектив нашего завода с огромным подъемом включился во Всесоюзное соревнование. В бригадах и цехах принимались новые социалистические обязательства. Были открыты лицевые счета сверхплановой продукции.

9 мая 1942 года газета «Коммунист» в передовой статье писала: «С новой силой развернулось социалистическое соревнование среди коллектива рабочих завода комбайнов. Дать еще больше продукции, перевыполнить производственные задания — такова цель этого соревнования».

8 июня в газете «Правда» впервые были опубликованы итоги Всесоюзного социалистического соревнования по заводам ряда отраслей промышленности. Среди коллективов, которые выполнили взятые обязательства, перевыполнили государственный план, обеспечили высокое качество выпускаемой продукции в соответствии с техническими условиями и равномерно работали по суточному графику, был назван наш завод.

В статье заместителя наркома П. В. Дементьева, опубликованной в № 6 «Бюллетеня авиационной промышленности» за 1942 год, говорилось:

«Отлично работал в мае коллектив Саратовского авиационного завода. Он систематически выполнял план, ежемесячно увеличивал выпуск боевых



самолетов. С 17 мая завод изо дня в день давал самолеты сверх государственного плана»{10}.

Заводу были присуждены Переходящее Красное знамя ГКО и первая премия — 1 миллион рублей. Это была первая награда коллективу за его труд в годы войны. С чувством огромной радости, волнения и еще большей ответственности 11 июня на общезаводском митинге коллектив принимал Переходящее Красное знамя из рук летчиков-гвардейцев. В своем письме в ЦК партии саратовские авиастроители дали слово работать еще лучше, поставлять фронту высококачественные боевые истребители, прийти со знаменем Государственного Комитета Обороны ко Дню Победы.

Еще шире, чем раньше, развернулось социалистическое соревнование. Коллектив завода понимал, что высока [59] честь завоевать Переходящее Красное знамя, но нужно суметь его удержать, а сделать это можно только ударным трудом.

В те июньские дни 1942 года нам пришло большое количество поздравлений, писем и пожеланий дальнейших успехов. Мы получили поздравления от наркома, командования Военно-Воздушных Сил Красной Армии, ЦК ВЛКСМ, ЦК профсоюза, воинских частей, коллективов авиационных заводов, наших товарищей, ушедших защищать Родину. Вот некоторые из них:

«Дорогие товарищи!

Красноармейско-технический, командный и политический состав соединения, которым командует Герой Советского Союза Гусев, поздравляет коллектив завода, вышедший победителем во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Наше соединение громит фашистских стервятников на «яках», изготовленных вашим коллективом.

Ваш творческий трудовой подъем вселяет в наши сердца уверенность, что историческая задача, поставленная в первомайском призыве товарища Сталина, — разгромить немецко-фашистских захватчиков — будет выполнена.

По поручению части Герой Советского Союза генерал Гусев, полковой комиссар Зеленцов, подполковник Власов, батальонный комиссар Савченко, батальонный комиссар Шуленко, подполковник Акулин».

«Мы, защитники дальневосточных рубежей, из центральных газет узнали о вашей победе. Поздравляем вас с вручением коллективу Переходящего Красного знамени Государственного Комитета Обороны.

Желаем вам дальнейших успехов в упорном труде. Разрешите мне, выходящу из вашей трудовой семьи, от имени нашего боевого коллектива заверить вас в том, что мы будем зорко охранять наши дальневосточные морские границы.

Политрук Жерняк».

Комсомолка, в прошлом мастер цеха Антонина Ткачева, добровольно ушедшая в первые дни войны на фронт, писала:

«Привет вам, товарищи! Прочитав «Правду», я узнала, что наш завод награжден Переходящим Красным знаменем ГКО.

Разрешите поздравить вас с наградой. [60]

В настоящее время нахожусь после ранения в госпитале. Обещаю после выздоровления поддерживать честь своего завода как воспитанница его коллектива. У нас с вами одна цель — бить врага до полного уничтожения.

С приветом Антонина Ткачева».

Учреждение знамени ГКО, торжественное вручение его гвардейцами-фронтовиками коллективам предприятий, добившимся лучших результатов в социалистическом соревновании за обеспечение фронта боевой техникой, имели огромное воспитательное значение. Каждый коллектив стремился стать обладателем этой почетной награды. Ведь получение знамени ГКО было оценкой усилий коллектива, его помощи фронту, его вклада в дело разгрома врага.

Вручение знамени всегда проходило на общезаводском митинге в присутствии тысяч рабочих, инженерно-технических работников и служащих. Когда из рук гвардейцев мы получали знамя и преклоняли перед ним колена, мы давали клятву партии, народу, фронтовикам, что не пожалеем сил, не считаясь с трудностями, сделаем все, что в наших силах, для обеспечения фронта боевыми самолетами.

Гвардейцы-летчики, вручавшие знамя, рассказывали о своих соевых делах, давали оценку нашим самолетам, высказывали замечания и пожелания. Это обязывало каждого еще больше работать, постоянно улучшать боевые качества наших самолетов.

На заводе был установлен порядок: знамя ГКО вручалось на хранение лучшему цеху по итогам месяца, что придавало внутривзаводскому соревнованию особую значимость. Каждый цех стремился добиться этого почетного права — хранить у себя знамя ГКО и носить звание гвардейцев тыла.

Вся организационная и политическая работа партийной организации была направлена на завоевание и удержание в коллективе знамени ГКО. Мы понимали, что при его присуждении учитывается все: выполнение плана, ритмичность, поведение самолетов в боевых условиях, их надежность, наша помощь в подготовке летно-технического состава и организации ремонта самолетов. Учитывалось, насколько экономно расходуются сырье, материалы, электроэнергия, состояние трудовой дисциплины и подготовка новых рабочих, забота о бытовых условиях коллектива. Словом, рассматривалась вся многогранная [61] и сложная деятельность многотысячного коллектива. Это заставляло улучшать все звенья работы, внимательно следить за достижениями наших товарищей и «соперников»: сколько они сдали самолетов сверх утвержденного плана, какие мероприятия проводят в коллективе, что нового внедряют.

15 июня собралась общезаводская конференция. На повестке дня был один вопрос: «Всесоюзное социалистическое соревнование и дальнейшее участие в нем профсоюзной организации». Конференция обратила внимание на цехи и бригады, которые отставали, на имеющиеся неиспользованные резервы, призвала не успокаиваться на достигнутом, устранять имеющиеся недостатки, множить ряды стахановцев. «Будем непрерывно усиливать помощь родной Красной Армии, сделаем все, чтобы приблизить час разгрома немецко-фашистских захватчиков!»—было записано в постановлении.

26 июля 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за образцовое выполнение заданий правительства по серийному производству боевых самолетов Саратовский авиационный завод был награжден орденом Ленина. Правительственных наград была удостоена большая группа рабочих и специалистов.

Орденом Ленина было награждено четыре человека, среди них строгальщица инструментального цеха В. А. Никольская, орденами Трудового Красного Знамени — 12 человек, Красной Звезды — 18, «Знак Почета» — 30, медалью «За трудовую доблесть» — 38, «За трудовое отличие» — 37 человек.

Среди награжденных были наши лучшие стахановцы: Г. В. Коровин, П. П. Мурыгин, В. А. Ткачев, Л. Ф. Трутанова, Н. П. Надкорничный, Н. В. Богатырева, В. А. Коробейникова, М. Ф. Храмов, М. А. Ростова, Н. В. Шувалов, А. И. Ахмыстов, В. А. Ягодинская и другие, руководители цехов и отделов В. И. Комаров, К. А. Грачев, Л. Д. Арсон, Н. Я. Мирошниченко, М. В. Петриченко А. С. Портнов, В. В. Попков, М. В. Петров, В. И. Ружьев, Н. П. Уланов, П. П. Пчелинцев, А. С. Милохин, В. Н. Фролов, П. А. Святославов, летчики, механики, работники отдела технического контроля, мастера, партийные и комсомольские работники, технологи — те, кто самоотверженным трудом обеспечивал выпуск истребителей. [62]

Знамя Государственного Комитета Обороны, орден Ленина на знамени завода, первая группа орденосцев — все это радовало. Но все прекрасно понимали, что это награда не столько за достигнутое, сколько аванс на будущее. И люди работали, забывая

о сне, отдыхе, пище, сутками не уходили от своих рабочих мест. Нелегко было обеспечить выполнение суточного графика, ликвидировать «узкие» места. А таких мест оказалось немало.

Выпуск самолетов во многом зависел теперь от крыльев. Деревянное, двухлонжеронное крыло с фанерной обшивкой, выклеенное на казеине, технологически сложное, с большими выдержками, длительным циклом требовало высокой квалификации рабочих, хорошего оснащения и строжайшего соблюдения технологического процесса.

Два цеха: лонжеронный (начальник цеха С. М. Энтин) и крыльевой (им руководил М. Н. Пивоваров, затем С. Н. Пятибратов) не сходили с повестки дня совещаний у главного инженера, директора, в парткоме и наркомате. Местные непроклеи, или, как их называли, «чижы», лихорадили завод, все стали специалистами по простукиванию крыльев и выявлению «чижей». В цехах появился штат контролеров — специалистов по обнаружению непроклея.

Принимались, казалось бы, все возможные меры: цехи пополнялись кадрами, новой оснасткой, вводились специальные системы оплаты труда. Но положение не изменилось.

На фронте произошло несколько случаев срыва обшивки в воздухе. На завод приезжали различные комиссии: обследовали, проверяли, давали советы. Наконец после долгих споров было принято предложение завода. Увеличили количество стрингеров, и за счет этого увеличилась площадь приклейки обшивки к каркасу. Приняли меры по строжайшему соблюдению технологии. Цех стал работать значительно лучше, хотя до перехода на металлическое крыло он все же оставался «узким» местом завода.

Появились трещины и поломки основных стоек шасси. Причина — нарушения технологии. Непровар. «Узким» местом стал и цех шасси. Начальник цеха М. В. Петров, кадровый работник завода, внешне спокойный, уравновешенный, несколько даже медлительный человек, пережил много тяжелых дней и ночей. [63]

Шасси — агрегат сложный. Детали требуют тщательной механической обработки с очень высокой точностью. Здесь все виды механической обработки, сложная сварка разнотолщинных деталей, слесарная обработка, испытания. Объем работы большой, а оборудование поизносилось. Работники в цехе молодые, неопытные, допускалось много брака. Стали разбирать каждый случай брака, отступления от чертежей, технологии. Руководство завода буквально не выходило из цеха шасси.

Большую помощь цеху оказали инструментальщики, обеспечившие его инструментом, станочными приспособлениями, и сварочная лаборатория. В короткое время коллектив сумел из отстающих стать одним из лучших, передовых цехов завода.

Много внимания привлекал к себе и бакомедницкий цех, где изготавливались сварные баки, трубопроводы. Номенклатура сдаваемых деталей большая. Цех размещался в низком, малоприспособленном помещении. Разнообразные технологические процессы, низкая квалификация сварщиков и других рабочих давали о себе знать. А поток требовал ежедневного пополнения. Общими усилиями с помощью отдела главного технолога, других цехов и отделов выравнился и этот цех.

Было немало и других неожиданно появившихся «узких» мест, требовавших принятия срочных, неотложных мер. Огромная ответственность легла на коммунистов завода.

С коммунистов, комсомольцев и спрос был особый. Вспоминается несколько фактов. В один из осенних дней. 1942 года в сборочном цехе к 8 часам утра, когда кончились отчетные сутки, на двух самолетах не было закончено устранение дефектов, обнаруженных представителями заказчика. Вместе с главным инженером Г. Н. Пивоваровым и старшим представителем заказчика на заводе А. Н. Родиным я пришел в цех. У самолетов кипела работа. Начальник цеха В. И. Комаров, начальник бюро

технического контроля А. Ф. Козлов и старший группы представительства Шварцман на наш вопрос, когда будет закончено устранение дефектов, единодушно заявили: «Минут через 30—40».

Посоветовавшись, мы решили в отчетную сводку включить и эти два самолета. К 9 часам утра они уже были на аэродроме.

На заводе в эти дни находился представитель Государственного [64] Комитета Обороны. Часов в 10 утра раздался звонок. Директора, главного инженера и старшего представителя заказчика вызывали в обком партии.

Собралось бюро обкома. Обсуждался вопрос о неправильном действии руководства завода, которое показало в сводке не полностью законченные производством самолеты. Мы опоздали со сдачей на 30—40 минут и были строго предупреждены.

\* \* \*

Суточный график — закон производства. И партком завода, комитет комсомола строго спрашивали с тех, кто нарушал этот закон.

В цехе окончательной сборки одна из бригад не соблюдала суточный график, не боролась за высокое качество продукции. За халатное отношение к своим обязанностям партком завода исключил из партии руководителя бригады и контрольного мастера.

В том же цехе в другой бригаде не был выполнен суточный график сдачи самолетов. На следующий день вышел «боевой листок» с резкой критикой в адрес конкретных виновников. А вечером собрался комитет комсомола завода и заслушал сообщение секретаря бюро ВЛКСМ о причинах невыполнения суточного графика.

Привожу решение комитета ВЛКСМ, опубликованное в газете «Заводская правда»:

«Секретарь бюро В. А. Марков, будучи на собрании районного актива комсомола, после его окончания не пошел на производственные участки и не проверил, как обстоит дело с выполнением суточного графика, проявив тем самым полнейшую безответственность как руководитель комсомольской организации, не проследил за выполнением суточного графика.

Мастер комсомолец Ключников не закончил задания и ушел с участка, тем самым совершил поступок, недостойный звания комсомольца.

За проявленную безответственность в выполнении суточного графика комитет ВЛКСМ предупреждает секретаря бюро тов. Маркова и предлагает немедленно обсудить на бюро поступок мастера комсомольца Ключникова.

Комитет ВЛКСМ предупреждает руководителей комсомольских организаций, всех комсомольцев, что они [65] будут привлекаться к ответственности за срыв или неполное выполнение суточного графика».

Состоявшийся 28—30 января 1942 года VII пленум Саратовского обкома ВКП (б) в принятом решении поручил бюро обкома ВКП(б) «привлекать к строжайшей ответственности партийных, советских руководителей и хозяйственников, срывающих выпуск военной продукции... как людей, совершающих тягчайшее преступление перед Родиной»{11}.

\* \* \*

Летом 1942 года важнейшие события развернулись на южном крыле советско-германского фронта. Воспользовавшись отсутствием второго фронта в Европе, гитлеровское командование сосредоточило здесь против Красной Армии крупные силы. В начале сентября немецкие войска подошли к окраинам Сталинграда. Началась величайшая битва второй мировой войны — Сталинградское сражение.

На Сталинград германское командование бросило свои отборные войска — около 30 дивизий. С воздуха их поддерживали эскадры 4-го воздушного флота под

командованием барона фон Рихтгофена, насчитывавшие более 1200 боевых самолетов с отборным летным составом. Соотношение самолетов вначале составляло 3,6 : 1 в пользу противника. Советские войска вынуждены были с тяжелыми боями отступить.

Командующий Сталинградским фронтом Маршал Советского Союза А. И. Еременко вспоминает:

«Наша авиация в боях за Сталинград работала в необычно трудных условиях. Эти трудности объяснялись, главным образом, господством противника в воздухе в начале сражения»{12}.

Недостаток истребительной авиации в составе военно-воздушных сил фронта — 8-й и 16-й воздушных армий — ограничивал применение днем бомбардировочной и штурмовой авиации. Без прикрытия истребителей они несли большие потери и не могли эффективно поддерживать находящиеся в обороне войска.

Героически сражались наши славные летчики-истребители.

Летчики 434-го истребительного авиационного полка под командованием майора И. И. Клещева на самолетах Як-1 за первые 18 дней сражения провели 144 воздушных [66] боя и сбили 36 самолетов противника. Известно много примеров беззаветной храбрости и отваги советских летчиков, которые били врага, сражаясь на самолетах, построенных коллективом нашего завода.

Однако силы не были равны. Нужно завоевать господство в воздухе. Ряд самолетостроительных заводов, выпускающих истребители, перебазировались в глубь страны и еще налаживают производство. Мы — самый близкий авиационный завод к Сталинграду. С нас и самый большой спрос, к нам повышенные требования.

Партийный комитет завода сумел объяснить каждому работнику обстановку на фронтах. Газета «Заводская правда», прибывшая к нам выездная редакция «Комсомольской правды», специальные выпуски «боевых листов», летчики-фронтвики, получающие самолеты, агитаторы ежедневно рассказывали коллективу о героической борьбе защитников Сталинграда, о подвигах, совершаемых летчиками на наших самолетах.

«Мы с вами, героические защитники Сталинграда!», «Дадим защитникам Сталинграда сверхплановые истребители Як-1!» — к этому призывали лозунги, призывали агитаторы, и коллектив завода увеличивал темпы работы.

Приказом от 28 июля 1942 года нарком обороны потребовал от наших воинов отстаивать до последней возможности каждый клочок советской земли. «Ни шагу назад!» — требовала Родина. «Умрем, но не сдадим Сталинград!» — клялись его защитники.

На заводе все понимали, что приказ наркома обороны, приказ Родины, относится не только к защитникам Сталинграда, воинам Красной Армии. Ответственность за судьбу Родины возлагалась на каждого советского человека, каждого работника тыла. Чтобы остановить, а затем отбросить и разгромить врага, необходимо было обеспечить Красную Армию большим количеством вооружения, превосходящего по качеству его технику. Для этого нужны огромные усилия, высочайшая самоотдача. Партийный комитет обратился к коллективу завода с призывом ответить на приказ наркома обороны объявлением фронтовой вахты — вахты новых трудовых подвигов. Общезаводской слет стахановцев единодушно поддержал призыв партийного комитета.

«Фронт ждет от нас как можно больше боевых истребителей. И мы обязаны их дать. Дадим фронту в августе [67] истребителей на 5 процентов больше утвержденного государственного плана.

Рабочий, инженер, техник, служащий! Борись за увеличенный график выпуска боевых истребителей фронту! Береги каждый грамм металла, каждый киловатт электроэнергии, каждый грамм топлива! Иди на завод, как идут наши братья в бой. Твой участок работы — это передовая линия огня. Работай по-фронтовому! Еще и еще

напряги силы, уменье. Работай без устали днем и ночью!» — призывало обращение слета стахановцев.

Напряженно работал завод. По новому увеличенному графику поступали на аэродром самолеты. Ежедневно улетаели на фронт истребители Як-1.

Вахта ознаменовалась поистине фронтовой работой. Две, три, пять, десять норм за смену не были редкостью. Ежедневно докладывали об успехах десятки бригад, отделы и цехи. Все меньше и меньше становилось рабочих, не выполняющих нормы. Рационализаторы и изобретатели внесли десятки ценных предложений. Это были дни массового трудового героизма. Вот только несколько примеров.

В одном из цехов потребовался неотложный ремонт кузнечно-штамповочного молота. По нормам срок капитального ремонта — не менее 20 дней. Но такая длительная остановка неизбежно повлечет за собой срыв заводского графика.

Собрали бригаду ремонтно-механического цеха, рассказали о создавшейся обстановке. И люди дали слово работать по-фронтовому, не допустить срыва заводского графика. Мастер Я. Т. Зиза провел тщательную подготовку — подобрал запасные части, инструмент, приготовил подъемные сооружения, с каждым рабочим подробно обсудил его задание.

8 августа в 9 часов 30 минут молот остановили. 16 ремонтников работали круглые сутки. Расточник Стрельников произвел расточку цилиндра за 18 часов вместо 24. Отлично трудились слесари Иван Куприянов и Михаил Шиняев, бригада такелажников Сухова. Яков Тимофеевич Зиза двое суток не выходил из цеха. И вот 10 августа в 12 часов 30 минут молот был пущен в эксплуатацию. Работа выполнена в 10 раз быстрее, чем предусмотрено нормами!

Еще пример. Лучший стахановец литейного цеха формовщик Борис Аникин заканчивал смену. В это время [68] цех получил срочное и сложное задание. Кому поручить? Кто сможет быстро его выполнить? Борис!.. Но он уже 11 часов в цехе. И все же решили обратиться к нему. Аникин немедленно приступил к выполнению аварийного заказа. 30 с лишним часов не уходил с рабочего места комсомолец. И только тогда, когда была отлита и сдана ОТК последняя деталь, усталый, с покрасневшими глазами, но гордый своей победой, Борис ушел отдыхать.

В одном из цехов график оказался под угрозой срыва. Рабочий, постоянно выполнявший одно из трудоемких заданий, заболел. Решили поручить изготовление этих деталей комсомольцу Н. Штыкову. Три дня Николай не уходил из цеха, пока не сдал необходимые для выполнения месячного плана 300 деталей.

Фронтовая вахта способствовала тому, что план августа был выполнен на 105 процентов.

В первые дни сентября на завод поступила телеграмма с пометкой «Вручить немедленно» за подписью представителя Ставки Верховного Главнокомандования:

«Директору завода тов. Левину. По указанию Ставки Верховного Главнокомандования в ближайшие две недели вся продукция Вашего завода пойдет для защиты города Сталинграда. Уверен, что Вы, как и весь коллектив, понимаете значение этого дела. Прошу Вас мобилизовать все силы на то, чтобы начать немедленно выдачу возможно большего количества самолетов Сталинградскому фронту»{13}.

6 сентября на завод позвонил И. В. Сталин. Он спросил, сколько самолетов находится на аэродроме, в каком они состоянии, а затем приказал в течение двух-трех дней все имеющиеся самолеты отправить на Сталинградский фронт. Разговор закончился словами:

«Обстановка в районе Сталинграда очень напряженная. Нужны срочно истребители. Примите меры к увеличению выпуска».

Тут же был собран руководящий состав завода, секретари партбюро, председатели цехкомов, секретари комсомольских бюро. Актив завода решил дать защитникам

Сталинграда сверх утвержденного плана сентября и октября еще два полка истребителей Як-1.

Вечером в клубе собрались лучшие люди завода. Речи были очень короткие. Родина в смертельной опасности. Государственный Комитет Оборона требует от нас дать больше самолетов фронту. [69]

На заводе объявили предоктябрьское социалистическое соревнование. «В дни грозной опасности для Родины будем работать без усталости, не жалея сил, с одной мыслью о Победе, дадим в подарок защитникам Сталинграда сверх плана два полка боевых «яков». Это наш ответ на требование ГКО», — записали в постановлении.

Сверхплановые узлы, агрегаты и самолеты шли со специальными ярлыками — «В подарок защитникам Сталинграда».

\* \* \*

В дни Сталинградской битвы Государственный Комитет Оборона потребовал от главного конструктора улучшить летно-тактические данные самолета, увеличить его скорость, установить на нем радиосвязь. И эта задача коллективом завода была решена.

Были установлены форсированные двигатели, приемно-передающие радиостанции, осветительные фары. За счет протектирования бензиновых баков и улучшения противопожарного оборудования повысилась «живучесть» самолета. Была усилена бронезащита летчиков.

В сентябре фронт получил первую эскадрилью улучшенных «яков». В октябре они составили уже 30 процентов, а в ноябре — все самолеты, изготовленные заводом, имели улучшенные летно-тактические данные.

Командир 283-й истребительной авиадивизии полковник В. А. Китаев в конце сентября докладывал командующему воздушной армией: «Наш самолет — улучшенный Як-1 — не только не уступает истребителям противника, но во многом превосходит их на высотах до 2500 метров как на горизонтальном, так и на вертикальном маневре».

Нужно было дать решительный бой наглым фашистским асам, которые парами, а иногда и в одиночку охотились за нашими самолетами и приносили ощутимый урон. Было получено задание изготовить для наших свободных охотников полк облегченных Як-1.

С этим предложением летчиков-фронтовиков на завод прилетел командующий 16-й воздушной армией генерал С. И. Руденко. Вот что С. И. Руденко, ныне маршал авиации, пишет в своей книге «Крылья победы»:

«Прибыв на завод, я переговорил с директором И. С. Левиным. Он согласился с нашими предложениями. Одобрили их и представители ОКБ А. С. Яковлева... Состоялся [70] митинг рабочих завода. Рядом с седовласыми ветеранами производства я увидел женщин и даже мальчишек — выпускников ремесленных училищ. Невольно дрогнуло сердце. Поэтому, видимо, я и говорил так взволнованно. Рассказал о боях под Сталинградом, о том, как отважно сражаются советские летчики. Объяснил, что предлагают наши авиаторы и как это поможет нам еще сильнее и с меньшими потерями бить немецко-фашистских захватчиков...

От имени коллектива директор заверил, что недели через две мы начнем их получать. Такое отношение к предложению фронтовиков меня обрадовало...

Получив облегченные «яки», мы скомплектовали десять смешанных пар. Это была уже сила. На «яке», ставшем легче и маневреннее, летчики уверенно поражали «мессеры» всех модификаций. Это помогло изменить воздушную обстановку в нашу пользу»{14}.

Конструкторы завода много сделали для решения задачи — самолет был облегчен на 160 килограммов. Но фронту требовались не только самолеты. Заводу даются новые задания.

В течение нескольких дней создается специальный участок по сборке пистолетов-пулеметов Шпагина (ППШ). Цехи получили план по изготовлению стволов, пружин, затворов и других деталей. Участок сборки возглавил начальник цеха приспособлений — кадровый комбайновец А. С. Лукичев.

Через 10 дней партия ППШ была готова. А. С. Лукичев в докладной записке директору сообщил:

«Объем работы составил 25 тысяч нормо-часов. Для выделенных 12 рабочих по норме — на 190 дней. А выполнили за 10 дней. У слесарей, обычно выполнявших нормы на 200—300 процентов, выработка в эти дни составила 800 и более процентов. Слесари Н. Иванов, А. Ионов не уходили домой трое суток, сварщики Д. Гришин, Н. Ильин — двое суток».

Литейному цеху, которым руководил опытный, изобретательный инженер Б. М. Воронов, было поручено изготовление корпусов ручных гранат, ремонтно-механическому — треног для зенитных установок.

В первых числах сентября на завод обратилось командование Сталинградского фронта с просьбой изготовить 250 зенитных установок для пушек и пулеметов. И это задание было нами выполнено. [71]

### На военном положении

*В условиях воздушной тревоги. — Лицевые счета сверхплановой продукции. — На фронтовом аэродроме. — Рапорт авиастроителей защитникам Сталинграда. — Военный быт коллектива.*

Война приближалась к границам нашей области. 9 сентября 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Саратовская область была объявлена на военном положении.

Вокруг Саратова еще осенью 1941 года велись работы по строительству оборонительных рубежей. Были созданы противотанковые препятствия, большое количество сложных оборонительных сооружений, в городе введена светомаскировка.

Приближение фронта потребовало принятия специальных мер. Были дополнительно укомплектованы формирования местной противовоздушной обороны (МПВО), усилена их подготовка. В помощь зенитной части ПВО на территории завода на специальных установках мы смонтировали пулеметы и пушки, организовали около [72] них круглосуточное дежурство. Приготовили щипцы, ящики с песком, бочки с водой для гашения зажигательных бомб. Усилили светомаскировку. Деревянные перекрытия окрасили огнезащитной краской. Всем работающим выдали противогазы. На территории завода, жилых поселков дополнительно были вырыты щели для укрытия. Для защиты города на аэродроме в боевой готовности дежурили заводские летчики на пяти Як-1.

Первые вражеские самолеты появились над городом еще в феврале 1942 года. Массовыми стали налеты в июне и сентябре. Все чаще и чаще по ночам в Саратове стали раздаваться сигналы воздушной тревоги.

Вначале по сигналу воздушной тревоги мы выводили работающих в укрытия. На посту оставались только бойцы МПВО. Но стал сбиваться производственный ритм, а каждый час на счету. Ночные смены недодавали детали, агрегаты самолетов. Завод работал на пределе своих возможностей, перекрыть недостачу невозможно. Создалась угроза срыва плана. В этом случае обязательство о сдаче самолетов для защитников Сталинграда не будет выполнено. Как быть?

Принимаем решение: усилить наблюдение за воздухом, связь с командованием ПВО, штабом МПВО города; руководящий состав завода закрепить за цехами; работающих выводить в укрытия только в случае непосредственной угрозы заводу; работу во время воздушной тревоги не прекращать.

Мы понимали, какую огромную ответственность берем на себя за жизнь тысяч людей. Где граница непосредственной опасности? Успеем ли вывести людей в укрытия?



Но иного выхода не было. Нельзя ни на час прекратить выпуск истребителей, в которых так нуждается Сталинград.

Штаб противовоздушной обороны завода размещался в подвале здания заводоуправления, куда проведены были все линии телефонной связи. Здесь находилась и радиостанция, дежурили начальники служб, связные от каждого цеха.

14 сентября на партийном собрании коммунисты обсудили задачи коллектива завода в условиях прифронтового города. Собрание решило дополнительно направить коммунистов и комсомольцев в созданные ранее группы пулеметчиков, зенитчиков и автоматчиков. Усилить бдительность, охрану завода и заводского поселка. [73]

Не сразу привыкли работать в условиях воздушной тревоги. Бывало, кое у кого сдавали нервы, люди покидали свои рабочие места и убегали в укрытия. Бывало и так, что крупные осколки артиллерийских снарядов пробивали крышу и попадали в цех.

...Вражеские бомбардировщики рвутся к городу. Началась артиллерийская и пулеметная стрельба, прожекторы ищут в небе противника. Слышен гул поднятых в воздух истребителей. В штаб МПВО завода непрерывно идут донесения. Все время держим связь со штабом ПВО. Слушаем по радио доклады летчиков-истребителей, вылетевших на перехват вражеских самолетов. Напряжение огромное.

Давать указания о выводе людей в укрытия или подождать? Счет идет на минуты. Не опоздать... Иначе может случиться непоправимое. Ведь в затемненных цехах под гул стрельбы выполняют увеличенное суточное задание рабочие, веря, что руководство завода сумеет вовремя дать нужные указания. Сколько раз мы молча переглядывались с парторгом. ЦК А. П. Золотовым, начальником штаба МПВО Н. П. Егзовым... Не пора ли?

Но на фронте нужны истребители. Мы дали слово ГКО изготовить и передать защитникам Сталинграда сверхплановые самолеты. Мы обязаны работать. Не сбивать производственного ритма. Никаких уступок врагу. И коллектив завода не дрогнул.

В одну из сентябрьских ночей фашистские бомбардировщики прорвались к городу, сбросили несколько бомб на подшипниковый завод и на наш аэродром. На следующую ночь налет повторился. Врага встретил плотный огонь. На одной из вражеских машин загорелся левый мотор. С дымящим, неработающим мотором «Хейнкель-111» спускался на бреющем полете, задел за дерево и развалился. Из четырех человек экипажа двое погибли, двое других пытались скрыться, но были пойманы.

Главный инженер завода Г. Н. Пивоваров, знающий немецкий язык, был приглашен на допрос пленных. Ему пришлось предварительно посмотреть технические данные самолета «Хейнкель-111» по справочникам ЦАГИ. Он рассказывал, что пленные на вопрос о целях и задачах полета заявили, что они технический персонал по обслуживанию самолета, а задание получили перед вылетом [74] в запечатанном конверте только летчик и штурман, и его содержимое им не известно.

«Я начал разговор, — вспоминал Г. Н. Пивоваров, — с деталей конструкции самолета «Хейнкель-111», задавая попутно интересующие меня вопросы. Установил, что один из пленных к обслуживающему персоналу принадлежать не может и, осмотрев его руки без каких-либо следов постоянной работы с инструментом, горючесмазочными материалами, сказал ему об этом. Руки второго были в порезах, царапинах, со следами масла в порых. Пленные признались — один был штурманом, второй механиком, и дали показания, что перед экипажем была поставлена задача бомбить военно-промышленные объекты Саратова».

В ночь на 23 сентября несколько десятков бомбардировщиков снова совершили налет на Саратов. Основные объекты налета — крекинг-завод, железнодорожный мост через Волгу и наш аэродром. На крекинг-завод упало много зажигательных бомб, возник большой пожар, погибло более 100 человек. Одна из крупных фугасных бомб попала в шедшую по Волге баржу с людьми, утонуло более 200 человек. Несколько

десятков бомб были сброшены на наш аэродром, повредив взлетно-посадочную полосу и 12 самолетов Як-1.

Не спят по ночам саратовцы, с тревогой прислушиваются к грохоту зениток, следят за небом, где лучи прожекторов и истребители ищут самолеты противника.

24 сентября к городу подошла большая группа бомбардировщиков. В воздух подняты истребители. Зенитная артиллерия открыла огонь. В лучах прожектора — пойманный самолет. Небо прочертила огненная трасса. Бомбардировщик переходит в крутое пикирование. Наш истребитель продолжает преследовать врага. Ю-88 падает недалеко от моста через Волгу и взрывается на собственных бомбах.

Вражеский бомбардировщик сбил заместитель командира эскадрильи 586-го женского истребительного полка Валерия Дмитриевна Хомякова. Выпускница Менделеевского технологического института, она училась в аэроклубе, была инструктором-летчиком, а затем добровольно пришла в созданный М. Расковой женский истребительный полк. Скромная голубоглазая девушка открыла боевой счет полка, стала первой женщиной, сбившей в ночном бою бомбардировщик. [75]

Летчики-испытатели нашего завода также не раз вылетали по боевой тревоге на перехват вражеских самолетов. Н. А. Болтоносоев имел 48 боевых вылетов, С. Д. Головачев — 24.

Налеты фашистской авиации на город, на суда, идущие по Волге, эшелоны, направляющиеся в Сталинград, повторялись все чаще. Ночные смены работали под постоянный гул зенитной стрельбы и взрывы фугасных бомб. Все чаще стали приходиться похоронные извещения в семьи работников завода.

Увеличился поток эшелонов с ранеными защитниками Сталинграда. Комиссар заводской санитарной дружины технолог А. Г. Поляницына вспоминала:

«Нам часто приходилось вечерами и глубокой ночью разгружать эшелоны с ранеными, дежурить в госпитале, который был размещен в Пролетарском поселке. Сколько горя, сколько покалеченных людей мы видели, сколько слез мы пролили в те тяжелые осенние дни 1942 года. И когда после окончания ночного дежурства шли на завод, мы старались всю ненависть, злость, проклятия фашистским варварам направлять на еще более производительный, более напряженный труд. Так мы мстили фашистским извергам за горе, за мучения, за страдания наших советских людей».

\* \* \*

Все чаще и настойчивее стали раздаваться звонки из Ставки Верховного Главнокомандующего, ЦК партии, наркомата, с фронтов с требованием истребителей. В моей записной книжке сохранились некоторые записи таких телефонных разговоров.

Командующий ВВС генерал А. А. Новиков:

«Сколько сегодня отправили самолетов? Вам известно, что по решению ГКО все самолеты должны отправляться сюда к нам, на Сталинградский фронт?.. Мало, мало. Давайте еще. Очень нужны истребители...»

Командующий 8-й воздушной армией генерал Т. Т. Хрюкин:

«Как ты просил, звоню. Все долетели благополучно. По дороге ребята встретили группу «юнкеров». Говорят, два сбили. Ждем подтверждения с земли. Завтра утром пришлю самолетом летно-технический состав. Прошу, не задерживай их. Очень нужны «яки», у нас очень «жарко». Нужны «яки».

Командующий 16-й воздушной армией генерал [76] С. И. Руденко:

«Выслал два дугласа, прошу срочно выдать и обеспечить погрузку трех комплектов шасси, пару костылей, два или лучше три стабилизатора, несколько маслорадиаторов, хотя бы два винта и детали, которые перечислил в списке. Пришли человек пять толковых ребят помочь восстановить самолеты».

Таких звонков, настойчивых просьб, требований было немало. Мы чувствовали свою ответственность перед Родиной, перед защитниками Сталинграда и делали все возможное, чтобы увеличить выпуск «яков».

В один из октябрьских дней было получено письмо от бывшего слесаря заготовительно-штамповочного цеха В. Грошева. Он писал:

«Дорогие товарищи! Мы — бойцы Сталинградского фронта — открыли лицевой счет по уничтожению врага. В этот лицевой счет мы записываем количество уничтоженных гитлеровцев. Открывайте и вы свой лицевой счет по выпуску сверхплановой продукции.

Чем больше мы получим боевых истребителей, тем скорее будет разгромлен ненавистный враг. Будем вместе в труде и в бою бить фашистских людоедов до полного их уничтожения».

Всем коллективом был подхвачен почин наших передовиков, открывших лицевые счета сверхплановой продукции в помощь защитникам Сталинграда. С каждым днем множились записи в этих счетах. У проходной завода висел огромный плакат: «Товарищ! Что ты сделал сегодня для героических защитников Сталинграда?»

Газета «Заводская правда», листовки выездной редакции «Комсомольской правды», «боевые листки», экстренные бюллетени, стенные газеты ежедневно рассказывали о ходе соревнования, о сверхплановых деталях и агрегатах, об опыте передовиков, резко критиковали нерадивых, отстающих.

«Лицевые счета, — писала «Заводская правда», — дадут возможность каждому рабочему, каждому инженеру, технику, служащему показать, насколько успешно он выполняет свой патриотический долг перед Родиной, перед фронтом. Иметь на своем лицевом счету запись о выработанной сверхплановой продукции — это большая честь для бойца тыла. Каждая такая запись — новый вклад в дело быстреего разгрома врага».

Лицевые счета отдельных рабочих превратились в лицевые счета бригад, отделений, цехов и отделов. В цехах [77] и отделах проходили короткие собрания, на которых докладывались итоги записей в лицевые счета за истекшую десятидневку.

На одном из цеховых собраний стахановка Липатова сказала: «Мы уверены, что лицевые счета «В подарок защитникам Сталинграда» дадут возможность коллективу нашего цеха успешно выполнить и перевыполнить план. Я предлагаю принять обязательство ежедневно всем цехом выполнять план не меньше чем на 105 процентов. Это будет нашим вкладом в быстреейший разгром врага». Коллектив принял предложение стахановки. Месячный план цехом был выполнен на 110 процентов. Десятки бригад, отделений, целые цехи докладывали о досрочном выполнении планов.

В те дни по заводу шла слава о двух друзьях, двух Михаилах — слесарях фюзеляжно-сварочного цеха М. Квитченко и М. Торгашеве. Им было поручено изготовление фильтров-отстойников. Они сами спроектировали и изготовили специальные приспособления и стали выполнять дневные задания на 1200—1800 процентов.

В газете «Заводская правда» они писали:

«Полгода тому назад, майской весенней ночью, мы стали работать вместе. Сердца горели желанием как можно больше принести пользы Родине. С тех пор мы трудимся за десятерых. Когда наши друзья и товарищи вернутся с фронта и спросят, чем мы им помогли, тогда мы покажем наш лицевой счет. За шесть месяцев, начиная с мая, мы дали продукции на 3609 процентов сверх плана.

Враг рвется к Волге. Красная Армия ценой огромных усилий отстаивает город Сталинград. В эти дни мы работаем еще напряженнее, осваиваем новые детали и узлы. К концу каждой смены в наш лицевой счет заносится новая запись о сверхплановой продукции. Это — наш вклад в дело обороны Сталинграда.

Пусть сотни наших сверхплановых деталей и узлов помогут героическим защитникам Родины уничтожить гитлеровскую армию и гитлеровский «новый порядок» в Европе».

Слесарь механического цеха В. Залепукин выполнял норму на 1315—1950 процентов. Ежедневно по 10 — 12 норм выполняли слесари М. Маркелов, М. Бобков, В. Давыдов, К. Лихачев, Н. Романец, Г. Мартынов, В. Докин, токари П. Семенов, А. Смирнов, фрезеровщик Б. Коченев и десятки других наших передовиков. [78]

Кузнецы Царьков, Ермолаев, Бекетов, 17-летний слесарь Алексей Стрелков, 18-летние револьверщицы Антонина Васильева, Тамара Кузнецова, Любовь Алексеева, токарь Николай Федякин, кадровые рабочие В. А. Никольская, Г. В. Коровин, П. П. Мурыгин, М. Ф. Храмов, В. А. Ткачев, В. Г. Кулезнев, Г. И. Полевода, Н. М. Кузнецов, А. В. Богатырева, В. А. Коробейникова, М. А. Ростова, А. И. Ахмыстов, Л. Ф. Трутанова, В. А. Ягодинская, В. В. Черкашин, А. Н. Камчатов, И. И. Шатров и сотни других стахановцев ежедневно выполняли нормы на 300—600 процентов.

Молодая револьверщица Любовь Еремина за первые пять дней октября записала на лицевой счет 609 сверхплановых деталей, портниха Живодерова — 250, столяр Афанасьева — 102 детали. Коллектив участка мастера Лихачева выработал 6000 сверхплановых часов.

В механическом цехе под угрозой срыва суточный график. Токарь М. Храмов, слесарь М. Маркелов, разметчик Г. Мартынов работали трое суток с очень короткими перерывами для сна здесь же, в красном уголке. Срочное задание было выполнено.

Более 350 человек овладели в эти дни вторыми профессиями. Строгальщик Гаврилов и фрезеровщик Дударев освоили токарный станок, строгальщики Рябов и Хвостов стали выполнять и слесарно-сборочные работы.

85 человек работали на нескольких станках. Среди них фрезеровщики Субботин, Ягодинская, Максимов, Иванов.

Многие инженерно-технические работники и служащие после своего рабочего дня становились к станкам и верстакам, вносили в свои лицевые счета выработанную продукцию.

Наши заводские рационализаторы, как и раньше, в эти дни упорно искали пути и средства экономии материалов, снижения затрат, повышения производительности труда. Разметчик Г. Мартынов, например, чтобы сократить время на разметку деталей, изготовил специальные шаблоны. Мастер деревозаготовительного цеха Заломнов заменил ручную застрожку некоторых деталей обработкой на станке. Это высвободило 7 столяров. Технолог С. Сироткин из автоматного-револьверного цеха, применив специальную державку на автомате, снизил нормированное время на 2 часа 10 минут на каждый самолет. [79]

Применение электро- и пневмошлифовок в крыльевом цехе заменило тяжелый ручной труд. Производительность труда увеличилась в 2—3 раза, резко улучшилось качество продукции. В фюзеляжно-сварочном цехе резку труб, хомутов, обработку концов труб перевели на фрезерные и токарные станки. Большое количество деталей и узлов, сверлившихся по разметке, были переведены на сверловку по кондукторам, спроектированным и изготовленным своими силами.

Мастер Чижиков, слесари-стахановцы А. Фенин и К. Понукалин изготовили штампы, с помощью которых делали по 400 кронштейнов в смену вместо 10. Рационализатор А. Г. Мясников спроектировал сверлильно-зенковочный автомат. Применение его высвободило в автоматном-револьверном цехе 10 рабочих.

В кузнечном цехе по предложению К. Пискарева, А. Лагуна и З. Сметанкина стали заранее подогревать штампы. Съем продукции с молота возрос на 35 нормо-часов, а получение деталей окончательного размера сэкономило еще 15 часов на самолет.

Работники центральной заводской лаборатории Кротова и Ларионова внедрили в производство переменный ток для анодирования деталей. Инженер П. У. Букин освоил

и внедрил спектральный анализ цветных металлов, что резко сократило цикл анализов. Отпала потребность в дефицитных реактивах.

Технологи и конструкторы отдела главного технолога совместно с работниками заготовительно-штамповочного цеха перевели большое количество деталей из цветных и черных металлов на холодную штамповку. Это сэкономило большое количество материала, сотни часов очень тяжелой, требующей высокой квалификации работы.

Конструкторы отдела главного технолога Канаев, Гульбе, Калинин, Поздеев, Простаков, Мельников, Кудинов, Лисоченко, Корсунов, Немчков и другие спроектировали и внедрили много сложной, оригинальной и дешевой оснастки, которая позволила повысить производительность труда, а молодым, недавно пришедшим на завод рабочим быстрее освоить производство.

Новаторы цехов, которыми руководили В. И. Комаров, В. В. Попков, К. А. Грачев, М. Г. Сероглазов, внесли ряд предложений, резко сокративших цикл сборки.

Большой вклад в улучшение боевых качеств самолетов, [80] повышение производительности труда внесли конструкторы серийно-конструкторского отдела завода. Только за октябрь 1942 года Сейфи, Кондратьев, Меглицкий, Золотухин, Пацюк и Туманов записали в свои личные счета 270 тысяч рублей экономии от внедрения рационализаторских предложений.

В эти дни родились стахановские бригады. Инициаторами их создания выступили коллективы участков, которыми руководили мастера Ершов, Спириин, Молчанов из цеха окончательной сборки, и аэродромного (мастера Маклярский, Наумов, Смоленко). Приказом по заводу этим коллективам были присвоены звания стахановских бригад, вручены именные вымпелы, а рабочим, мастерам, контролерам — книжки стахановцев. Этот почин был подхвачен. На рабочих местах все больше стало появляться красиво оформленных именных вымпелов — показателей того, что здесь работают гвардейцы тыла.

Лучшие цехи и отделы, имена сотен стахановцев — рабочих, конструкторов, технологов, летчиков, механиков были занесены на доску Почета.

\* \* \*

Требование Государственного Комитета Обороны было выполнено. План сентября составил ИЗ, октября — 106 процентов. В сентябре и октябре была достигнута самая большая суточная и месячная сдача самолетов за годы войны. За три месяца — август, сентябрь, октябрь — 1942 года завод изготовил и отправил на фронт на пять полков истребителей Як-1 больше, чем за все второе полугодие первого военного года.

Права хранения Переходящего Красного знамени Государственного Комитета Обороны в июле — октябре добились коллективы цехов, которыми руководили В. И. Комаров, П. А. Халанский, А. Я. Слуцкий, Н. В. Востоков.

Соревнование за оказание помощи Сталинградскому фронту, открытие лицевых счетов сверхплановой продукции стало новым этапом в борьбе за дальнейший рост производительности труда.

Хочется привести отрывок из воспоминаний заместителя начальника управления ВВС генерал-лейтенанта Я. Л. Бибикова. Он пишет:

«Особенно остро стоял вопрос об обеспечении самолетами Сталинградского фронта во время немецкого наступления [81] и еще больше во время подготовки наших войск к контрнаступлению, а затем к окружению всей группировки немцев и а этом фронте. К этому времени перед Саратовским авиационным заводом, который находился на пределе своих производственных возможностей, была поставлена задача в течение одного месяца увеличить выпуск самолетов на две единицы в сутки. Эту задачу можно было решать либо за счет ввода новых площадей, нового оборудования, либо за счет энтузиазма коллектива завода.

Первое нельзя было осуществить из-за отсутствия в то время в стране соответствующих материальных возможностей, оставался второй путь — поднять моральное состояние коллектива на совершение, казалось бы, невероятного подвига.

В этом случае выступает организующая сила партийной, профсоюзной, комсомольской организаций и руководства завода.

В установленный ГКО срок с цехов завода на аэродром ритмично стали поступать и отправляться в части ВВС сверхплановые два самолета в сутки.

Это было большим вкладом в нашу победу на фронтах войны и особенно повлияло на поражение немцев под Сталинградом, что, как известно, явилось поворотным этапом всей войны.

Нельзя не вспомнить, что в это время заводской рабочий коллектив состоял не только из опытных рабочих, но и из подростков, начиная с 14-летнего возраста. Это создавало дополнительные трудности, и поэтому теперь, вспоминая то отдаленное время, поражаешься тому, какими большими резервами, энергией обладает наш советский рабочий класс, когда стоит вопрос о судьбе социалистической Родины»{15}.

\* \* \*

В один из сентябрьских дней 1942 года на завод позвонил командующий ВВС генерал А. А. Новиков и сообщил, что на Сталинградском фронте обнаружился случай, когда на самолетах Як-1 в воздухе отказывает оружие. Он потребовал немедленного вылета на фронт ответственных работников для устранения ненормальностей и выявления виновных.

Сигнал очень тревожный. Истребитель с бездействующим оружием — мишень для врага. Когда такие истребители [82] сопровождают штурмовиков, бомбардировщиков, те остаются без защиты.

Отдельные случаи отказа оружия бывали и раньше. Но разработчики и поставщики внесли ряд изменений, повысили надежность оружия. Мы у себя на заводе также устранили обнаруженные дефекты. В чем же дело? Нужно немедленно выяснить причину, устранить неисправности. Решаем, что необходимо вылететь на фронт директору завода, старшему представителю заказчика с бригадой квалифицированных слесарей-вооруженцев.

Позвонили наркому, доложили о принятом решении и попросили срочно командировать на Сталинградский фронт разработчиков и поставщиков пушек и пулеметов.

Ранним сентябрьским утром на самолете Ли-2 представители заказчика А. Н. Родин и Воротников, инженер-конструктор Г. А. Булава, старший мастер по вооружению, опытный, прекрасно знающий дело В. А. Шацилло, его брат слесарь П. А. Шацилло, слесари П. А. Харчуткин, А. Г. Козарев и я вылетели на Сталинградский фронт. Самолет шел на бреющем полете, прижимаясь к земле, чуть не задевая верхушки деревьев. Но в этот день долететь до места не удалось. Нас посадили на аэродроме в Камышине, так как в воздухе было много вражеских «мессеров».

На следующее утро мы прибыли на передовой истребительный аэродром, расположенный в совхозе, недавно одном из передовых хозяйств области. Жители эвакуированы. В домах, землянках, палатках разместились летно-технический состав, батальон аэродромного базирования. Здесь расположилось и командование Военно-Воздушных Сил во главе с Главкомом А. А. Новиковым.

На аэродроме — в 220-й истребительной дивизии полковника А. В. Утина — в основном были наши самолеты Як-1. Летный состав разный. Есть бывалые, отличившиеся в воздушных боях асы, но много молодых необстрелянных летчиков.

На аэродроме нас встретил командующий 16-й воздушной армией генерал С. И. Руденко. Встреча с С. И. Руденко, Главкомом А. А. Новиковым, его заместителем

генералом Н. А. Соколовым-Соколенко и командиром дивизии А. В. Утиным была поначалу не из приятных. Нас резко упрекали в том, что часть самолетов из-за неисправности оружия не могут быть подняты в воздух. [83]

Тут же мы отправились к неисправным «якам». Выяснилось, что ослабли пружины, на некоторых самолетах провисли тросы управления пулеметами. К концу дня прибыли разработчики и поставщики пушек и пулеметов. Общими усилиями с помощью технического состава частей начали устранять неисправности. За первую же ночь при свете карманных фонарей наши товарищи привели в боевое состояние два полка. Утром эти самолеты вылетели на выполнение боевого задания.

Уже стемнело, когда А. А. Новиков и С. И. Руденко пригласили меня к себе в домик на окраине села. Долго сидели мы при свете керосиновой лампы с закопченным разбитым стеклом. Поздно улеглись спать. Но сон был коротким. В 3 часа ночи А. А. Новикова, С. И. Руденко и меня вызвали к представителю Ставки Верховного Главнокомандования маршалу Г. К. Жукову.

По дороге в «виллисе» А. А. Новиков говорит мне: «Держись, директор, будет очень крутой разговор. Жуков недоволен действиями истребителей. Штурмовики, которых сопровождают истребители, несут большие потери. А тут еще твое оружие не стреляет».

Действительно, разговор был крутым. Нам дали двое суток для устранения обнаруженных неисправностей в дивизии А. В. Утина и сутки — в 283-й истребительной дивизии, которой командовал полковник В. А. Китаев. Г. К. Жуков заявил: «Если вы не обеспечите в эти сроки ввод в строй самолетов, будем вас судить по законам военного времени».

Трое суток без отдыха работали наши специалисты, прибывшие вооруженны, технический состав. Самолеты были полностью приведены в боевую готовность. Командование ВВС объявило заводской бригаде благодарность.

За время пребывания на фронте в 8-й и 16-й воздушных армиях мы внимательно ознакомились с условиями эксплуатации наших самолетов, беседовали с летно-техническим составом, выслушивали замечания и предложения. Присутствовали при вылетах летчиков на боевые задания, вместе с командованием и личным составом с волнением ожидали их возвращения, радовались каждому рапорту о сбитых самолетах, тяжело переживали сообщения о потерях. Мы видели, как мужественно сражались наши летчики, совершая в день по 5—6 боевых вылетов. [84]

Вылет с аэродрома А. А. Новиков нам не разрешил. Предстояло на автомашине добираться до Камышина, куда прилетел за нами самолет. По дороге нас дважды обстреливали немецкие «мессеры». Пришлось отлеживаться в придорожных канавах.

Прямо с аэродрома мы поехали в сборочный цех. После короткого совещания руководителей завода было предложено главному инженеру Г. Н. Пивоварову, главному технологу Н. Я. Мирошниченко, начальнику ОТК Л. Д. Арсону, начальнику производства Н. Ф. Кабелевскому, представителю главного конструктора В. Г. Григорьеву вместе с представителями заказчика подготовить мероприятия по всем замечаниям, которые были нам высказаны.

Пребывание на фронте особенно обострило понимание нашей ответственности за судьбу страны, за жизнь летчика, за успех боевых операций.

Было проведено заводское партийное собрание, на котором мы доложили о поездке, обо всем виденном: о боевых действиях, подвигах наших воинов, состоянии материальной части. Честно и откровенно рассказали о недостатках, назвали фамилии отдельных виновников. Была вскрыта и вина руководства завода.

Коммунисты обсудили положение дел, строго предупредили руководство завода, цехов и отделов о партийной ответственности за качество выпускаемых самолетов. Собрание обязало партком и руководство завода внимательно изучить состояние дел во всех цехах, отделах, наметить меры по обеспечению резкого повышения качества,

усилить воспитательную работу в коллективе. Был выдвинут лозунг: «Товарищ, помни: от твоей работы зависит жизнь человека!».

Партком создал специальную комиссию под руководством парторга ЦК ВКП(б) А. П. Золотова. В нее вошли главный инженер, главный технолог, главный контролер качества, начальник серийно-конструкторского отдела, начальники цехов, технологи, мастера, летчики, контролеры, рабочие-стахановцы, секретари партбюро, рационализаторы и изобретатели, работники центральной заводской лаборатории. Две недели шло детальное изучение состояния конструкторской и технологической документации, оснастки и инструмента, оборудования, организации хранения и выдачи материалов, состояния подготовки кадров. Были изучены дефектные ведомости, [85] проанализированы случаи брака. Рассматривалась работа партийных, комсомольских и профсоюзных организаций, руководителей цехов по воспитанию ответственности у каждого исполнителя за выполняемую работу.

Во всех цехах, бригадах, отделах шел большой партийный разговор о качестве выпускаемых самолетов. Был составлен конкретный план мероприятий. Весь коллектив завода поднялся на борьбу за улучшение качества. Повышена личная ответственность каждого мастера и технолога, конструктора и рабочего, введены дни качества, ежедневные разборы в бригадах обнаруженных дефектов и брака. Применялись и меры поощрения. Вопросам качества были посвящены партийно-комсомольские собрания, производственные совещания.

Большую работу провели созданные в цехах комиссии по борьбе за высокое качество продукции и товарищеские суды. Комиссии, в составе которых были конструкторы, технологи, мастера и передовые стахановцы, внимательно анализировали причины брака, принимали меры для его устранения. Товарищеские суды привлекали к ответственности нерадивых. Приведу в качестве примера одно из решений товарищеского суда:

«Производя монтаж изделия, слесарь В. И. Еремин допустил грубый дефект. Выполняя работу, он советовался со слесарем шестого разряда т. Ибрагимовым, который неверно инструктировал его. Суд постановил: потребовать от администрации цеха наложить взыскание на тт. Еремину и Ибрагимова и передать дело в юридическое бюро завода. Мастеру т. Селезневу и контрольному мастеру т. Лескову за халатное отношение к проверке качества продукции объявить от имени товарищеского суда выговор».

Большую работу в те дни провели редакции многотиражной газеты (редактор В. В. Пшеничный), стенных газет в цехах, «боевых листков».

Все годы войны ГКО требовал от наркомата, главных конструкторов обеспечить не только количественное, но и качественное превосходство над авиацией врага. В институтах, опытно-конструкторских бюро, на заводах постоянно шло совершенствование лётно-технических данных существующих и создание новых самолетов, двигателей, приборов и вооружения, превосходящих технику фашистской авиации.

Значительная работа по повышению боевых и эксплуатационных данных, живучести самолетов Як-1 и [86] Як-3 была проведена ОКБ А. С. Яковлева, коллективом нашего завода. Для этого приходилось регулярно изучать поведение «яков» в боевых условиях. К тому же воевали на них не только бывалые, опытные летчики и «среднячки», но и совсем молодые, только вступившие на путь войны после ускоренной подготовки сержанты. Да и технический состав был в основном молодым. Большая группа квалифицированных специалистов ОКБ и завода постоянно находилась на фронте, в воздушных армиях. Внимательно изучали поведение самолетов, требования и советы лётно-технического состава.

Борьба за высокое качество выпускаемых самолетов при строгом обеспечении выполнения суточного графика сдачи готовых к бою самолетов была делом не простым.



Внедрялись рекомендации институтов, учитывались требования и предложения фронтовиков. Важно было сократить циклы изготовления узлов, агрегатов, самолетов. Короче цикл, меньше заделы — меньше нужно запасов материала, комплектующих изделий. Но это не только четкое планирование, бесперебойное материально-техническое снабжение, но и внедрение конструктивных и технологических мероприятий.

Внедрение поточно-стендовой сборки потребовало некоторого изменения конструкции, технологии, введения новых соединений, деталей, узлов. Нет предусмотренных документацией материалов — необходимо искать и внедрять различные заменители. А сколько каждый день возникает незапланированных, непредвиденных «горящих» вопросов. Дорогостоящий, трудоемкий, дефицитный узел выполнен с отступлением от чертежа; в цехе окончательной сборки при стыковке крыльев прослабили отверстие; на статических испытаниях деформировался стержень каркаса фюзеляжа. Или (вот непредвиденный факт!) осенью 1942 года со Сталинградского фронта раздался тревожный звонок. Там появилась огромная масса грызунов, которые пробираются в самолеты, перегрызают обшивку, поедают резину, изоляцию электрических проводов, выводят из строя самолеты. Грызунов привлекло большое количество дерева, казеиновый клей.

В своих воспоминаниях «Солдатский долг» Маршал Советского Союза К. К. Рокоссовский описывает этот факт:

«Как назло, именно в это время, когда так много требовалось от летчиков, среди них появились случаи заболевания [87] туляремией, распространяемой мышами. А развелось этих тварей множество, и пришлось принимать специальные меры для защиты не только людей от заболевания, но и самолетов от порчи: грызуны поедали резиновую изоляцию везде, куда только им удавалось проникнуть»{16}.

Работники центральной заводской лаборатории сутками не уходили домой, искали средство предохранения самолетных конструкций от неожиданных «налетчиков». И нужный препарат был найден. Им покрывались все деревянные детали. Средство оказалось очень действенным. Грызуны отступили.

По каждому непредвиденному случаю требовалось вести экспериментальные работы, испытания, расчеты, проверку. Находить решения быстро, грамотно, с полной мерой ответственности за качество, обеспечение прочности, летных данных, веса, эксплуатационной надежности самолета, за выполнение суточного графика.

Сколько различных противоречий: чтобы уменьшить трудоемкость изготовления самолета, необходимо сократить требующие высокой квалификации ручные работы, перевести изготовление деталей на прессы, станки, молоты, литье. Но для этого следует изготовить оснастку, инструмент, а цехи подготовки работают круглосуточно с огромной перегрузкой. Возникает проблема, как еще больше продукции получить от работающего с перегрузкой механического и прессового оборудования. Как внедрить предложения рационализаторов и изобретателей? Опять-таки необходимо внести изменения в конструкцию, технологию, изготовить оснастку, инструмент.

Чтобы легче представить объем работы, направленной на улучшение качества продукции, приведу несколько цифр: в 1941 году было внедрено 7023 изменения чертежей, в 1942 — 5098, и так каждый год. Высокое качество труда на каждом рабочем месте, каждой операции стало обязательным условием для всех работников завода.

Длинный путь проходит самолет от доски конструктора до испытания в воздухе. Разные специалисты участвуют в его создании. И для каждого одно требование — точное соблюдение чертежей, технологии, технических условий. Малейшее нарушение, небрежность в работе на любой операции неизбежно приведет к последствиям, зачастую непоправимым. Призыв: «Товарищ! Помни, [88] от твоей работы зависит жизнь человека!» стал главным содержанием всей нашей воспитательной и организационно-технической работы.

Для коллектива завода обеспечение высокого качества выпускаемых истребителей имело особое значение — ведь Саратовский авиационный к началу организации крупносерийного выпуска Як-1 имел небольшой авиационный стаж и опыт.

Партийная организация и руководство завода, цехов и отделов вели повседневную, кропотливую работу по созданию условий для высококачественного труда, воспитанию чувства ответственности у каждого за свое дело, за повышение квалификации и мастерства. Большое значение в решении этой важнейшей задачи имел Указ Президиума Верховного Совета СССР от 10 июля 1940 года «Об ответственности за выпуск недоброкачественной, некомплектной и нестандартной продукции».

16 августа 1940 года на заводе был издан приказ, на основании которого за изготовление продукции высокого качества лучшим рабочим-стахановцам М. Н. Маркелову, П. И. Родионову, В. А. Авруцкому, Н. М. Чумаевскому, В. Г. Кузнецову, В. С. Мангутову, А. И. Ахмыстову было доверено работать без предъявления продукции ОТК — вручены личные клейма.

Первыми на заводе за высокое качество работы на доску Почета были занесены имена стахановцев: модельщика С. И. Баранова, формовщика К. А. Устинова, слесарей А. В. Братчикова и С. Е. Поцелуева.

Все годы войны вопросы организации работы по обеспечению высокого качества продукции были в центре внимания руководства и общественных организаций. Созданная на заводе система проверки и предупреждения возможных отклонений, воспитательная работа, соревнование бригад, цехов, борьба за получение личных клейм, материальные поощрения приносили свои результаты.

Особо хочется отметить систему строгой проверки агрегатов и самолетов на прочность. В опытном цехе, которым руководил М. В. Агранович, была создана лаборатория статических и динамических испытаний, в которой регулярно по утвержденному графику испытаниям подвергались фюзеляжи, крылья, оперение, шасси, баки и другие агрегаты и узлы; на заводском аэродроме — летно-экспериментальная группа (ей было передано два [89] самолета, на которых шли интенсивные полеты). В центральной заводской лаборатории, экспресс-лабораториях, на окладах и в цехах проверялось качество поступающих материалов.

Много сделали для предупреждения брака и дефектов работники отдела технического контроля Ю. П. Молчанов, И. В. Елиферов, И. З. Шнайдер, Н. А. Горбунов, А. Ф. Козлов, И. Ф. Щербаков, М. А. Литинский, М. И. Харитошин и другие. Важная роль в борьбе за качество истребителей принадлежала и представителям заказчика — требовательным, высококвалифицированным инженерам и техникам А. Н. Родину, А. Н. Павлову, Н. А. Болтоносову, А. В. Быкову, Н. П. Соловьеву, К. Б. Языкову, И. С. Абоянцеву, В. И. Чернышеву и другим.

\* \* \*

В канун 25-й годовщины Великого Октября на Сталинградский фронт вылетела делегация рабочих завода. Ее возглавил заместитель председателя завкома профсоюза К. М. Конюхов. На деньги, собранные коллективом завода, были закуплены 5 бочек соленых огурцов, 3 бочки помидоров, 50 килограммов копченой рыбы, колбаса, шоколад, конфеты, папиросы, вино. Работницы завода Беокоровая, Кулькова, Кунаева, Гаранина, Комарова, Плоткина и многие другие сшили и вышили кисеты, платки.

Делегация везла рапорт коллектива завода о выполнении обязательств, взятых в дни вахты помощи защитникам Сталинграда.

Наши делегаты посетили 220-ю истребительную авиационную дивизию, где мы побывали в сентябре. Они встретились с Героем Советского Союза майором В. И. Шишкиным. На боевом счету летчика было 412 боевых вылетов, 10 индивидуально и

15 в групповом бою сбитых вражеских самолетов. Были интересные беседы с Героем Советского Союза капитаном Н. Моторным, имевшим 369 боевых вылетов, 10 сбитых лично и 5 — в группе вражеских самолетов, самым молодым летчиком части И. Гумбаревым, который свой боевой счет открыл тараном «фокке-вульфа», воентехником первого ранга Целиковым, имевшим на своем личном счету 1112 обслуженных и отремонтированных самолетов, и многими другими отважными бойцами-сталинградцами. [90]

На аэродроме перед боевым строем был торжественно вручен рапорт коллектива завода. Капитан Н. Моторный и его соратники дали слово в боевом соревновании завоевать право хранить этот рапорт в своем полку.

Фронтовики просили передать авиастроителям благодарность за их самоотверженный труд, выразили уверенность, что коллектив будет еще больше наращивать темпы, обеспечивая фронт боевой техникой.

25-я годовщина Великой Октябрьской социалистической революции была отмечена на заводе высокой производительностью труда. Все цехи на 6, 7 и 8 ноября получили повышенные задания. Это были дни массовых трудовых рекордов.

Фронтальная молодежная бригада мастера комсомольца Петра Евплова 6 ноября выполнила повышенное задание на 136 процентов, 7 — на 141 и 8 — на 121 процент. «Это наш подарок бойцам Сталинградского фронта», — заявили ребята.

Закройщица Анна Иванова раскроила 7 ноября 210 деталей четырех марок, выполнив задание на 350 процентов. Клепальщица Мария Ульянова за 8 часов выполнила работу, рассчитанную на 27 часов 30 минут. Наши тысячники в эти дни работали за 10—15 человек каждый, а слесарь Николай Романец выполнил норму на 2180 процентов.

Коллективу завода шестой раз подряд было присуждено Переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны.

\* \* \*

Как одну из важнейших и сложнейших задач поставила война перед руководством завода, партийной и профсоюзной организациями вопросы быта. Нужно было создать условия для работы многотысячного коллектива, работы напряженной, с большой отдачей сил. Нелегко было решить вопрос с размещением людей, эвакуированных к нам из занятых врагом районов страны, направленных на завод подростков, досрочно окончивших ремесленные училища, школы ФЗУ, воспитанников детских домов.

Неимоверно трудно решались вопросы питания, обеспечения всех одеждой, обувью и т. д. Мы делали все возможное, чтобы в то суровое время наладить быт наших работников. [91]

Решением правительства было введено нормированное снабжение населения хлебом, продуктами и товарами первой необходимости. 13 заводских столовых и буфетов по продовольственным карточкам отпускались обеды, которые называли тогда первым горячим питанием. Для стимулирования труда тружеников тяжелой промышленности и транспорта вводится второе горячее питание сверх нормы, установленной по карточкам. Это было большим подспорьем для наших работников.

По решению правительства на заводе создается отдел рабочего снабжения (ОРС). В его ведении были совхозы, переданные нам в 1941 году для организации подсобных хозяйств, фабрика-кухня, буфеты, магазины, группы самозаготовок.

Наши заводские совхозы были хорошо организованными, многоотраслевыми хозяйствами. Здесь производились зерновые культуры, овощи, картофель, фрукты, молоко, мясо. Было 1100 голов крупного рогатого скота.

Зерновые культуры сдавались государству в размере 50 процентов от общей нормы сдачи колхозами. Государство освободило заводские подсобные хозяйства от

обязательных поставок мяса, яиц, жиров, картофеля, овощей и фруктов. Правительство разрешило поступающие от подсобных хозяйств продукты расходовать без зачета в нормах продовольственных карточек. Они направлялись в первую очередь в детские учреждения, больницы, туберкулезный санаторий, на фабрику-кухню, цеховые буфеты, выдавались больным и попавшим в беду — потерявшим продуктовые карточки.

Показатели заводских совхозов по урожаю и надою молока считались одними из лучших в Саратовской области. С 1940 по 1945 годы здесь вырастили зерновых и бобовых — 4028,5 тонны, картофеля — 5478, овощей — 7119 тонн.

Руководили совхозами коммунисты В. Х. Ромашкин, П. И. Черненко, М. А. Ширяева, И. М. Кутуков, секретари партийных организаций Ноздренко, Савельев, Белоглазов. Отличными работниками были трактористы Седристых, Светлаков, Королев, Анисимов; комбайнеры Елецкий, Матросов, Ерошин; прицепщики Буягин, Бирюков, Лескова; бригадиры Максимов, Василевский, Гончаров, Фролова, Аникин.

Партийный комитет, заводской комитет профсоюза неоднократно на своих заседаниях рассматривали состояние [92] дел в наших подсобных хозяйствах: ход подготовки к севу, уборке урожая, обсуждали работу их партийных и общественных организаций.

И совхозы крепко выручали коллектив завода. Их продукция была солидной добавкой в питании рабочих. ОРС вел также заготовки продуктов в районах области.

В связи с ростом заболеваний авитаминозом было организовано для больных усиленное питание с выдачей каждому таблеток витамина С.

Не обходилось и без справедливых жалоб на работников общественного питания, качество питания, неполные порции, обшчеты, очереди. Несколько раз партком, завком профсоюза обсуждали работу фабрики-кухни, столовых и буфетов, проводили рабочие конференции, создали систему рабочего контроля. На фабрику-кухню руководителями направлялись лучшие производственники Я. М. Пригожин, С. А. Скворцов и другие.

В один из августовских дней 1943 года в кабинете директора завода, выдавшем в годы войны различных посетителей, состоялось необычное совещание. Собрались люди в белых колпаках — повара.

Парторг ЦК партии И. Д. Дрюченко, председатель завкома профсоюза М. П. Шабров высказали от имени коллектива завода много серьезных претензий к поварам. Но и к руководству завода немало предъявили справедливых претензий, жалоб на недостаток посуды, инвентаря, перебои в энергоснабжении.

Более двух часов шел горячий, деловой разговор. Было решено объявить соревнование между столовыми, сменами, на звание «Лучшего повара», «Лучшей официантки», «Лучшего кассира». Учредили переходящее Красное знамя и премию лучшей столовой. Положение стало выправляться.

Многие работники фабрики-кухни и столовых пользовались большим уважением в заводском коллективе: это Абызова, Аврутская, Е. Богданова, Чеченина, Е. Ермолаева, Мулявко и другие.

Товарооборот ОРСа за 1941 — 1944 годы составил более 130 миллионов рублей.

Нам выделили 320 гектаров земли под индивидуальные и 140 гектаров под коллективные огороды в Урочище, Сазанке, Анисовке, Энгельсе. Использовалась также вся площадь около жилых домов, на аэродроме, в совхозах, где можно было что-то посадить. Везде копали, сажали, [93] пололи и убирали. На заводе были изготовлены тысячи лопат, тяпок, граблей. Выделялся автотранспорт. Совхозы оказывали помощь посадочным материалом. Огороды были большим подспорьем каждой семье.

Хочется привести несколько объявлений тех лет, напечатанных в заводской газете.

«Согласно указаниям Союзнаркомторга работникам завода, имеющим индивидуальные огороды под капустой и помидорами, разрешается получить для засолки овощей в октябре по одному килограмму соли на семью сверх установленной нормы. Цехкомы должны представить в двухнедельный срок списки для выдачи соли в завком».

«Для всех стахановцев, выполняющих две и выше нормы, с 28 апреля по 1 мая включительно на фабрике-кухне выдаются вторые горячие блюда без мясных карточек по особым талонам, полученным у руководства коллектива. Для этой цели использовано из децентрализованных заготовок 35 свиней».

«Доводится до сведения всех рабочих, ИТР и служащих завода, что на каждого ребенка, получившего детскую карточку на заводе, полагается получить 200 гр. кондитерских изделий (конфет или шоколада). Каждому стахановцу, получившему книжку двухсотника, полагается получить 400 гр. кондитерских изделий».

Наступила вторая военная осень. Нелегко было решить вопрос с одеждой и обувью, а это надо было сделать как можно быстрее: число простудных заболеваний увеличивалось. На заседании партийного комитета 7 сентября 1942 года было принято решение о создании на заводе цеха ширпотреба. Производственным цехам дали задания по изготовлению резиновых сапог, ботинок, галош, деревянных подошв, в ЖКО организовали мастерскую, а в цехах — пункты по ремонту одежды и обуви.

В решении было сказано:

«Учитывая острую потребность в обуви и одежде, партком считает, что производственные задания по изделиям ширпотреба должны выполняться наравне с производственными графиками по основному производству...

Партком считает, что отходы производства: кожа, резина, парусина и другие материалы, из которых могут быть изготовлены обувь и одежда, являются исключительно ценным и дорогостоящим материалом и подлежат [94] точному учету и тщательному контролю за их расходом».

Берутся на строгий учет отходы производства, старые авиационные и автомобильные покрышки. Используется все. Но где взять сапожников, портных?

Был брошен клич по заводу. Нашлись нужные мастера: Скворцов — токарь в инструментальном цехе; Степанов — кладовщик в цехе нормалей; Захаров — слесарь в цехе оперения; Сизенков — слесарь в цехе стапельной оснастки...

Начальник цеха ширпотреба А. М. Бобровский доложил, что за первый месяц цех изготовил: обуви на деревянной подошве — 552 пары, на резиновой — 301, чуней теплых — 118 пар, мужского белья — 45 пар, резиновых галош — 75 пар.

Как-то поздно вечером зашли мы с главным технологом Н. Я. Мирошниченко в цех шасси. Некогда передовой цех стал отстающим. Конструктивные изменения, перебои в подаче электроэнергии, а тут еще увеличились невыходы на работу из-за отсутствия обуви. В цехе большинство вчерашних ремесленников и выпускников ФЗУ. Стали обсуждать, что делать. Начальник цеха М. В. Петров говорит: «Мало нам выделяют обуви, обносились ребята, а ремонтируют в цехе ширпотреба долго. Хотелось бы создать у себя в цехе пункт ремонта обуви в присутствии «заказчика». Сапожника найдем, место ему в уголке выделим. Помогите нам деревянными подметками, старыми автомобильными покрышками и выделите по две-три пары чуней и ботинок, как обменный фонд во время ремонта».

И вот через несколько дней в цехе появился с вывеской цехового шутника «Пункт по срочному ремонту только модельной обуви в присутствии заказчика». За вторую половину 1942 года здесь было отремонтировано 310 пар обуви.

Почин был быстро подхвачен другими цехами. Там также организовали уголки, где примостились сапожники, портные, которые вели срочный ремонт. Шел поиск внутренних резервов. Коллектив центральной заводской лаборатории, например, из отходов растительных и животных жиров освоил производство мыла и свечей. Мыло и свечи выдавались в виде поощрения лучшим людям завода.

В 1943 году на заводе был организован интернат для [95] рабочих, не достигших 16-летнего возраста, потерявших родителей во время войны. Летом 1944 года для них открыли дом отдыха. 112 подростков были размещены в девяти больших светлых комнатах на втором жилучастке. Каждого обеспечили постельными принадлежностями,

тремя сменами белья, четырехразовым бесплатным питанием. Девушки-комсомолки любовно вышили занавески, коврики.

Начальником интерната назначили боевую, веселую, заботливую комсомолку — бывшую шихельницу литейного цеха Любовь Иванову. Были здесь и два воспитателя.

Вот как в газете «Заводская правда» описывал жизнь в интернате староста комнаты № 10 Саша Ефимов:

«Родители наши погибли от рук немецко-фашистских палачей. Нас, подростков, собрали и поселили в специально организованном интернате при заводе. Мы были разуты и раздеты, но о нас позаботилась администрация завода, обеспечили теплой одеждой и бельем. Мы разместились в больших, теплых и светлых комнатах, нам создали уют, дали хорошие чистые постели, организовали красный уголок.

Начальника интерната Любу Иванову мы понимаем и слушаемся. Знаем, что она желает нам добра».

В 1943 году были открыты туберкулезный санаторий на 70 человек и больница на 60 коек. Больные получали четырехразовое бесплатное питание без зачета карточек (продукты шли из наших совхозов).

Много вкладывали труда, проявляли большую заботу о больных врачи заводской поликлиники, больницы, тубсанатория Рукина, А. С. Миркина, Никонова, Хаселева, Е. Н. Петрова, А. Ф. Туманова, А. М. Земскова, А. В. Бирюкова, А. Крылов, Игнатьева, Ведерников, старшие медицинские сестры Кобылянская, Рождественская, Казанская, лаборантка З. Онищук и другие.

В организованном однодневном доме отдыха для стахановцев отдохнуло более 1000 человек.

15 мая 1943 года был открыт юношеский городок со спортивной площадкой, парикмахерской, душевой, сапожной мастерской. Все работы по оборудованию городка вели сами ребята под руководством комитета ВЛКСМ.

На заводе было 6 детских учреждений, 3 школьные площадки для детей участников Отечественной войны. [96]

Дети получали одежду, обувь, четырехразовое питание. Под наблюдением воспитателей готовили уроки, учились шить, рисовать. Если родители работали в ночной смене, ребенок оставался здесь ночевать. После завтрака воспитатели провожали малышей в школу.

«Мы, жены фронтовиков, в дни Великой Отечественной войны заменившие у станков своих мужей, ушедших на фронт, благодарим за заботу о наших детях...

Нашим детям предоставлена возможность посещать организованную при заводе школьную площадку, где они под наблюдением учителей подготавливают домашние задания, культурно отдыхают, вкусно и сытно питаются, обеспечены необходимой одеждой», — писали Никитина, Новикова, Сидорова, Курочкина и другие в газете «Заводская правда».

Много сил, энергии отдавали воспитанию детей руководители детских учреждений А. Ф. Насонова, М. П. Щербинина, А. Н. Карасева, няня П. Скубакова, повар А. Шарапова и многие другие наши труженицы.

В цехах, отделах и на заводе были созданы советы жен фронтовиков. Заводской совет возглавляла О. Николаева. Большую работу провели эти советы и завком профсоюза по оказанию помощи нуждающимся семьям.

Коллективы совхозов в своих обязательствах принимали и такие пункты: «Для семей фронтовиков и инвалидов Великой Отечественной войны засеять 20 га просом, обеспечить их индивидуальные огороды семенами картофеля и овощных культур».

На учете состояло 3226 семей фронтовиков. Заводом изыскивались средства для оказания им материальной помощи, совхозы создавали специальные фонды продуктов,

врачи медсанчасти заботливо лечили больных, жилищно-коммунальный отдел и строительные цехи ремонтировали их квартиры.

Вспоминается и такой факт. Весной 1944 года на завод пришло письмо от инвалида войны колхозника Лысогорского района (к сожалению, фамилии не помню). Он писал, что на фронте ему ампутировали правую руку, а он хочет помочь родному колхозу скосить хлеб и просит директора завода комбайнов изготовить ему косу на левую руку.

Был у нас в инструментальном цехе большой умелец — кузнец по фамилии Бедный. Передали ему просьбу колхозника-инвалида. Через два дня Бедный отковал [97] три косы разных размеров. Выполнил этот заказ с высоким мастерством.

Все годы войны не прекращалось жилищное строительство. В 1942 году были построены 6 общежитий, пятиэтажный дом, детский сад на 70 мест, в 1943 — 4 двухэтажных дома, общежитие, туберкулезный санаторий, в 1944 — 4 двухэтажных дома и 10 коттеджей.

В первой половине 1945 года заводу был выделен в деревне Мочиновка участок для строительства 150 индивидуальных домов. Завод оказал помощь застройщикам, выделив строительные материалы, транспорт, изготовив столярные изделия.

Работники ОРСа, совхозов, фабрики-кухни, столовых, буфетов, магазинов, цехов, изготовлявших одежду и обувь, жилищно-коммунального отдела, детских учреждений делали все, что могли, обеспечивая нормальный быт заводского коллектива, вкладывая в это много труда, инициативы и душевного тепла. Это благодаря им многие работники завода, их семьи были спасены от голода, холода и болезней.

Лучшие из этих тружеников были отмечены правительственными наградами. В их числе заместители директора завода П. А. Святославов, М. С. Шалавин, директора совхозов В. Х. Ромашкин, П. И. Червенко, агроном М. А. Ширяева, заведующая детскими яслями А. П. Пономарева, заведующая детсадом А. Ф. Насонова, врач К. Г. Воробьева. Немало добрых слов можно сказать о работе И. М. Кутукова, А. И. Белоглазова, Ваняшина, Карасевой, М. Ю. Каценельсона, Климова, Мотина, Заяц и других.

Вспоминаются многие работники Главного управления рабочего снабжения наркомата, которые под руководством заместителя наркома Г. Ф. Шорина очень помогали нашему коллективу.

Вопросы организации быта, обеспечения рабочих питанием, одеждой и обувью, жилищного строительства, лечения, работы детских учреждений, магазинов, общежитий, бань, поиск дополнительных резервов улучшения бытовых условий были все время в центре внимания партийного комитета, завкома профсоюза, комитета ВЛКСМ, и руководства завода. Все это позволило сохранить жизнь, здоровье тысячам взрослых и детей, сыграло важную роль в решении больших задач, поставленных партией перед коллективом завода в военные годы. [98]

### Именные «яки» — фронту

*Патриотический почин саратовских колхозников. — Встречи с маршалом Ворошиловым. — Подводим итоги. — Гибель Марины Расковой. — Помощь Сталинграду.*

С первых дней войны развернулось всенародное движение по созданию фонда обороны. Работники заводов, учреждений, фабрик, совхозов, колхозники стали отчислять в этот фонд часть заработка, вносить облигации государственных займов, сдавать личные сбережения, обувь, одежду, продовольствие, устраивали массовые субботники, воскресники.

Еще в ноябре 1941 года в стране начался сбор средств на строительство боевой техники и вооружения. В Саратовском государственном банке открылся специальный

счет № 514031. Вначале саратовцы собирали средства на строительство танковой колонны имени В. И. Чапаева.

В первых числах ноября 1942 года к нам на завод приехал секретарь обкома партии П. Т. Комаров с группой колхозников из колхоза «Сигнал революции» Ворошиловского района. Они собрали 150 тысяч рублей в фонд обороны и попросили продать им самолет в подарок [99] защитникам Сталинграда. Обком партии поддержал инициативу колхозников. «Покупателям» показали самолеты и стали обсуждать, кому вручить их самолет.

Во время пребывания на фронте я познакомился с командиром 291-го истребительного авиационного полка Героем Советского Союза майором В. И. Шишкиным. Мне очень понравился невысокого роста, коренастый, скромный русский парень. Запомнились беседы с В. И. Шишкиным о боевых качествах наших «яков» и его пожелания. Я предложил делегатам передать самолет В. И. Шишкину. Все согласились.

Мы связались по телефону с командующим 16-й воздушной армией генералом С. И. Руденко, передали ему просьбу колхозников. Генерал сразу оценил значение этого факта и обещал через два дня прислать на завод Шишкина. На борту самолета по желанию «покупателей» была сделана надпись: «Майору Шишкину от колхозников колхоза «Сигнал революции» Ворошиловского района Саратовской области».

Как и обещал генерал Руденко, майор Шишкин прибыл на завод. Его уже ждали представители колхоза, руководители областных и городских организаций. В сборочном цехе и на аэродроме возникали стихийные митинги. Теплые, дружеские напутствия, крепкие мужские объятия... Самолет облетан, укомплектован, готов к бою. Сделав круг над аэродромом, покочав на прощание крыльями, он взял курс на фронт.

Так на Сталинградском фронте в ноябре 1942 года появился первый именной самолет.

Весть о почине колхоза «Сигнал революции» быстро распространилась по городам и селам Саратовской области. Он был широко подхвачен колхозниками, рабочими и служащими.

11 декабря секретарь Саратовского обкома ВКП(б) П. Т. Комаров сообщил И. В. Сталину:

«Колхозники и колхозницы Саратовской области собрали на свои сбережения 33500 тысяч рублей на строительство боевых самолетов в подарок Сталинградскому фронту. Сбор средств продолжается».

На следующий день был получен ответ:

«Саратов, секретарю обкома ВКП(б) тов. Комарову.

Передайте саратовским колхозникам и колхозницам мой братский привет и благодарность Красной Армии.

И. СТАЛИН»{17} [100]

Саратовские и тамбовские колхозники были первыми, кому Верховный Главнокомандующий от имени Советских Вооруженных Сил выразил благодарность.

Газета «Правда» 12 декабря 1942 года в передовой статье писала:

«Патриотическое начинание саратовских крестьян является ярким проявлением безграничной преданности колхозников нашей Родине, их помощи героической Красной Армии в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. Это еще одно свидетельство прочности советского тыла, нерушимой дружбы города и деревни, морально-политического единства всего советского народа.

Почин тамбовских и саратовских колхозников показывает, что колхозная деревня готова сделать все для фронта, все для победы.

Пусть же растет и ширится движение, поднятое колхозниками Тамбовской и Саратовской областей!

Пусть же наши танки и самолеты, построенные на средства колхозников... покажут проклятым фашистам силу нашу колхозную, богатырскую!»



Вслед за колхозниками Ворошиловского района на завод стали прибывать делегации из колхозов и совхозов всех районов нашей и соседних областей, представители заводов, фабрик, учреждений, театров.

Коллектив Саратовского подшипникового завода внес в Государственный банк на постройку самолетов 909 тысяч рублей, артисты оперного театра имени Н. Г. Чернышевского — 815 тысяч, научные работники института земледелия Юго-Востока (ныне НИИСХ Юго-Востока) — 500 тысяч, учителя начальных и средних школ области — 1122 тысячи рублей.

Коллектив нашего завода решил собрать средства на строительство эскадрильи самолетов. Авиастроители отчисляли 4—5—8-дневный заработок, перечисляли компенсацию за неиспользованный отпуск, вносили облигации государственных займов и наличные деньги.

Коллектив слесарно-сварочного цеха в своем решении, опубликованном в газете «Заводская правда», писал:

«Самолеты, построенные на наши трудовые сбережения, будут сбрасывать на головы фашистских людоедов боевые патроны и снаряды, начиненные не только взрывчаткой, но и всеуничтожающим народным гневом. Этот гнев будет нашей мезью за разрушенные города и села, за смерть советских людей. [101]

Пусть знают фашистские изверги, что весь советский народ сплочен и могуч. Он ничего не пожалеет для победы. На крыльях самолетов, построенных на наши средства, наши герои-летчики понесут нашу ненависть к врагу, нашу волю к победе, нашу преданность Родине, партии и правительству».

Коллектив завода внес на постройку самолетов более 1 миллиона 400 тысяч рублей.

Нельзя без волнения вспоминать делегации колхозников, которые приезжали на завод покупать самолеты. Убеленные сединами старики, женщины интересовались состоянием дел на заводе, тем, какие мы выпускаем самолеты, как они ведут себя в бою, нравятся ли нашим летчикам.

Пораженные масштабами завода, четким ритмом производства, переходили из цеха в цех колхозные делегаты. Останавливались у станков, стапелей, прессов. С уважением смотрели на юных парней и девушек, подростков, изготавливающих детали, собирающих сложные агрегаты. А сколько подлинного восхищения вызывали у них конвейеры и потоки сборки крыльев, фюзеляжей и самолета!

Как правило, делегаты собирались для беседы в моем кабинете. И столько в этих беседах было тревоги и боли за наши неудачи первых месяцев войны, столько веры в безусловную нашу Победу! Почти у всех родные и близкие, дети и внуки были на войне, многим уже пришли похоронные. Эти люди были готовы отдать все, все свои сбережения для освобождения родной земли, для Победы.

Стихийно возникавшие митинги на заснеженном заводском аэродроме, где шла передача самолетов... Простые, идущие из глубины сердца слова, волнение, слезы...

В один из декабрьских вечеров 1942 года на беседе с колхозниками Дурасовского района присутствовал нарком А. И. Шахурин. Колхозники буквально засыпали его вопросами. Их интересовало все: как дела на фронте? Когда кончится война? Чьи самолеты лучше?

После беседы нарком дал указание выделить специальную группу товарищей для приема делегаций, сопровождения их по заводу, организовать их встречи с летчиками-фронтовиками. [102]

Хорошо запомнился мне этот день — 15 декабря 1942 года. В мой кабинет вошел высокий, крепко скроенный человек в черной поддевке, барашковой шапке. «Товарищ директор, хочу купить самолет».

Я спросил, кто он, из какого колхоза. Он ответил: «Ферапонт Петрович Головатый, из колхоза «Стахановец» Новопокровского района Саратовской области». Я вспомнил,

что недавно мы продали этому колхозу три самолета, и подумал, что колхозники еще собрали средства и хотят пополнить свои подарки фронту. Но в беседе выяснилось, что самолет колхозник решил приобрести сам, на свои личные деньги.

Сказать откровенно, я как-то вначале немного растерялся. К тому времени на заводе перебивало много делегаций. Но чтобы кто-то единолично пожелал купить самолет — такого еще не было.

Пошли мы с Ф. П. Головатым в цех, где на потоке шла сборка. Ферапонт Петрович ходил от самолета к самолету, пробовал рукой обшивку, заглядывал в кабину, советовался с начальником цеха В. И. Комаровым, какой самолет лучше. Наконец выбрал и говорит: «Вот этот я покупаю». И тут же в цехе составили текст надписи: «Сталинградскому фронту от колхозника артели «Стахановец» тов. Головатого».

Через несколько дней состоялось вручение этого самолета командиру 273-го истребительного авиационного полка 8-й воздушной армии майору Борису Николаевичу Еремину, бывшему токарю саратовского завода «Серп и молот».

В день приобретения самолета Ф. П. Головатый обратился с письмом к И. В. Сталину. Сталин в ответной телеграмме высоко оценил благородный патриотический поступок русского крестьянина.

Вот что пишет об этом в своих воспоминаниях «На именных самолетах» Н. С. Шиманов — генерал-полковник авиации в отставке, бывший член Военного Совета Военно-Воздушных Сил Красной Армии.

«В один из декабрьских вечеров 1942 года, когда я зашел по служебному делу к генералу А. В. Никитину, наш разговор прервал телефонный звонок. С Алексеем Васильевичем говорил директор Саратовского авиационного завода тов. Левин. Генерал внимательно выслушал его, сделал какую-то запись в свою рабочую тетрадь.

— Через пятнадцать минут дам вам ответ. [103]

Алексей Васильевич положил трубку и передал содержание телефонного разговора. Оказывается, в кабинете директора завода в этот момент находился колхозник из артели «Стахановец» Новопокровского района Саратовской области Ферапонт Петрович Головатый. Он принес мешочек денег — 100 тысяч рублей — и просит продать ему новый самолет. Колхозник желает подарить машину своему земляку летчику Сталинградского фронта гвардии майору Еремину.

Впервые сталкиваюсь с таким вопросом. Что ответить? Стали думать, советоваться. И наконец составили такую телеграмму:

«Военный Совет ВВС КА сердечно благодарит Ф. П. Головатого за его патриотический почин. Деньги просим внести в Госбанк, в фонд обороны. Копию квитанции вручить заводу. Выделить один из боеготовных облетанных самолетов «Як-1». Написать на фюзеляже то, что просит колхозник»{18}.

Много успешных боевых вылетов провел на именном самолете замечательный летчик. Когда машина отслужила свой срок, Ф. П. Головатый приобрел на заводе второй самолет и вручил его снова подполковнику Б. Н. Еремину, тогда уже заместителю командира гвардейской истребительной дивизии. На фюзеляже была сделана надпись: «От Ферапонта Петровича Головатого 2-й самолет на окончательный разгром врага». Б. Н. Еремин закончил войну в берлинском небе. 270 боевых вылетов сделал он на подаренных истребителях. Участвовал в 70 воздушных боях. Сбил лично 8 вражеских машин и вместе со своими боевыми друзьями уничтожил еще 15.

Кончилась война, и этот самолет, на борту которого 8 звезд (по числу сбитых Ереминым самолетов), был установлен в Саратовском областном краеведческом музее.

В письме ко мне генерал-лейтенант авиации Б. Н. Еремин писал:

«Первый самолет я перегнал в период боев под Сталинградом на аэродром Солодка, где был организован митинг по случаю получения фронтом дарственного самолета. Так же торжественно был встречен прилет на фронт

второго самолета Як-3. Характерно, где бы я ни производил посадку на нем в период войны, вокруг собирались советские люди, задавали массу вопросов и даже брали обязательства, например откачать затопленную фашистами шахту, как это было в Донбассе. Интересные [104] встречи были в Венгрии, Чехословакии, Польше. Так этот самолет Головатого был «крылатым агитатором». Як-1 и Як-3 были замечательные самолеты» {19}.

Благородный почин саратовского пчеловода Ф. П. Головатого нашел огромный отклик во всей стране. Колхозница Куриловского района Саратовской области Анна Сергеевна Селиванова приобрела у нас три самолета и передала их в часть, где мотористом служил ее муж. Бригадир тракторной бригады Мокроусовской МТС Федоровского района В. И. Жиглов внес на постройку самолетов 310 тысяч рублей, тракторист этой МТС С. И. Тимофеев — 280 тысяч, Адонин из Ивантеевской МТС — 260 тысяч рублей. 44 колхозника Саратовской области внесли из своих сбережений на строительство боевых самолетов не менее 100 тысяч рублей каждый {20}. На средства саратовцев было построено 1520 самолетов и много другой боевой техники, только на средства колхозников области — 100 именных самолетов, их вручили прославленным советским летчикам {21}.

Приобрел самолет Главный конструктор А. С. Яковлев и передал его дважды Герою Советского Союза П. А. Покрышеву. Академик В. Н. Образцов на нашем заводском аэродроме вручил приобретенный самолет летчику А. Ф. Лавреневу. На этом истребителе Лавренев сбил 11 вражеских самолетов, за что был удостоен звания Героя Советского Союза.

Самолеты, танки и другие виды вооружения, построенные на средства трудящихся, были не только серьезной материальной помощью фронту, но и показателем величайшего патриотизма советских людей. С чувством особой ответственности перед народом принимали их советские воины. Вместе с именованным оружием они получали тепло материнских рук, горячих сердец своих соотечественников. Бывая на фронтах, я видел, с какой бережливостью и любовью относились к подаренным самолетам летчики и техники, мотористы и вооружении. Как-то в адрес завода пришло письмо за подписью командира части Котова, заместителя командира по политчасти Столетова, секретаря партбюро Зубкова:

«Дорогие товарищи!

Трудящиеся вашего района г. Саратова на собранные средства приобрели 189 самолетов для Красной Армии. Пять самолетов, купленные на средства, собранные трудящимися вашего завода, переданы нашей части. [105]

Все ваши самолеты в полном порядке прибыли на фронт. Мы вручили их лучшим боевым летчикам. Только на подступах к Сталинграду 71 фашистский стервятник нашел себе могилу от рук летчиков нашей части...

Сейчас, в решающий момент Великой Отечественной войны, мы заверяем вас от имени всех летчиков части, что будем бить подлого врага по-сталинградски. Будьте уверены, что боевые самолеты, приобретенные на средства народа, находятся в умелых руках, они понесут смерть подлому врагу и приблизят светлый, радостный день нашей победы!

Мы с гордостью и радостью следим за успехами коллектива вашего завода. От всей души желаем вам, дорогие товарищи, успехов в вашем труде во имя нашей Победы». Письмо было опубликовано в «Заводской правде».

Бывая на заводе, колхозники видели, в каких тяжелых условиях трудятся рабочие. Видели худых, истощенных людей, часто с опухшими ногами и черными кругами под уставшими от напряженной работы глазами, ребят-подростков и девчат, работающих у станков и прессов на подставках.

Летом 1942 года на завод стали приходить десятка красных обозов с продовольствием. Колхозники делились с рабочими, чем могли.

В 1942—1943 годах завод посетили руководители партии и правительства А. Н. Косыгин, А. И. Микоян, А. А. Андреев, В. А. Малышев. Летом 1942 года приехал к нам вместе с секретарем обкома партии П. Т. Комаровым К. Е. Ворошилов.

Руководители завода рассказали маршалу о коллективе, о наших самолетах, а затем пошли в цехи. Весть о прибытии на завод легендарного полководца гражданской войны, любимого народом человека быстро облетела цехи. Везде мы шли среди плотных рядов рабочих, горячо приветствовавших Климента Ефремовича. Он шел по цехам, поднимая руку, затем снял фуражку, стал ею махать в знак приветствия.

Вошли в корпус, где шла сборка фюзеляжей. Пройти было трудно, тесным кольцом нас обступили рабочие. Откуда-то из толпы вынырнул маленький, весь в конопушках, вихрастый паренек лет 15, бодро подошел к [106] Клименту Ефремовичу, принял стойку «смирно» и еще не окрепшим голосом сказал: «Здравия желаю, товарищ Маршал Советского Союза!» Климент Ефремович взял его тонкую, почти детскую, ручонку, пожал ее, а затем подхватил парня, поднял его и крепко, крепко поцеловал. На глаза умудренного жизнью, боевым опытом старого солдата и государственного деятеля навернулись слезы. Крики «ура!». Вверх полетели фуражки. Так, переходя из цеха в цех, беседуя с рабочими, К. Е. Ворошилов обошел завод.

Маршал спросил, как у нас организована оборона завода. Мы доложили о формированиях МПВО, об установке пушек и пулеметов, о том, что в готовности № 1 на аэродроме дежурит звено самолетов.

Климент Ефремович захотел посмотреть аэродром, самолеты. Мы поехали. Подъезжая к аэродрому, я увидел, что на одном из дежурных самолетов в кабине нет летчика, верхний капот мотора открыт и внутри с чем-то возится моторист. Мне стало не по себе.

Пока мы осматривали стоявшие на другой линейке готовые к отправке на фронт самолеты, аэродромщики зачехлили мотор. Появился в кабине летчик. Все три самолета были в полной боевой готовности.

Подъехали к летному домику. Климент Ефремович поздоровался с дежурившими летчиками, стал их расспрашивать о боевых качествах истребителя. Шла мирная деловая беседа. Затем неожиданно громким, командирским голосом маршал крикнул: «Противник в воздухе!» Находящийся рядом начальник летно-испытательной станции С. С. Чеголя дал красную ракету, и три самолета за 42 секунды взлетели. Это понравилось маршалу.

Набрав высоту, самолеты стали барражировать вокруг завода и аэродрома. Шло время. Маршал с улыбкой спрашивает: «Ну, директор, и долго они будут уютить воздух?»

Самолеты благополучно совершили посадку, летчики доложили маршалу о выполнении задания. К. Е. Ворошилов очень тепло поблагодарил летчиков и попросил меня объявить всем им благодарность.

\* \* \*

По указанию Центрального Комитета партии осенью 1942 года на всех предприятиях страны прошли собрания [107] партийно-хозяйственного актива, на которых обсуждались пути экономии сырья, материалов, энергии, трудовых затрат.

12 октября состоялось такое собрание и на нашем заводе. К нему велась серьезная подготовка, анализировались затраты и пути их экономии. В докладе и выступлениях участников собрания были вскрыты факты небрежного, нерасчетливого хозяйствования. «Мы часто говорим о необходимости наращивания темпов выпуска самолетов, но очень редко считаем, сколько мы израсходовали металла, авиационного дерева, бензина, химикатов, электроэнергии, воды, газа, за сколько минут, часов изготовили деталь, узел, самолет, — говорилось с трибуны. — Мы часто сетуем на

трудности с поступлением материалов, перебои с подачей энергии, но мало еще боремся за ее экономию, терпимо относимся к браку.

Тяжелая война требует суровых мер экономии, экономии во всем. Таково требование партии, требование времени. Бережливость в расходовании сырья, использовании материалов, людских резервов должна стать законом военного времени».

И на собрании приводились примеры, показывающие, какие имеются резервы. Узел 4120-50 — вес заготовки 2560 граммов, вес детали 610 граммов. Перевод детали 5512-04 со штамповки на сварку сократит расход металла в четыре раза. Внедрение холодной высадки болтов снизит расход металла в шесть раз.

Организация централизованного раскроя прутков, листового материала, фанеры, деревянных заготовок даст экономию материала на 15—20 процентов, сократит расход электроэнергии и затраты квалифицированного труда.

Большие резервы скрыты в переводе деталей на литье, уменьшении припусков, точной штамповке, чеканке, во внедрении пластмассы, сварки. Так, например, на изготовление ручки затрачивалось 8 часов. Вес детали — 2353 грамма. Перевод ее на литье уменьшил вес в три раза и сократил время обработки почти в четыре раза. Подсчитано, что работа вхолостую двух токарных станков ДИП-300 равна энергии, необходимой для освещения ста квартир.

Актив принял конкретные решения. Коллектив завода призывался к борьбе за экономию, бережливость, чтобы добиться выпуска большего количества высококачественных [108] истребителей с меньшими затратами труда, материалов и энергии.

\* \* \*

Подошел к концу 1942-й тяжелый военный год. Мы подвели итоги работы коллектива в этих неимоверно сложных условиях. Досрочно, 11 декабря, выполнен годовой план выпуска боевых истребителей. В этом была огромная заслуга партийной и комсомольской организаций, сумевших сплотить людей для выполнения ответственного задания Родины.

Опытно-конструкторское бюро главного конструктора совместно с нашим серийно-конструкторским отделом за этот год провели большую работу по улучшению летно-тактических и эксплуатационных данных Як-1. Была внедрена поточно-стендовая сборка основных агрегатов. Трудоемкость изготовления самолета снизилась на 33 процента, в том числе за счет улучшения технологии — на 19,7 процента. Значительно сократились производственные циклы изготовления агрегатов. Заводскими рационализаторами и изобретателями за год было подано 3833 предложения. Годовая экономия от их внедрения в производство превысила 6 миллионов рублей.

Шла подготовка и переподготовка кадров. Учились вновь прибывшие. Учились и переучивались, овладевая новыми профессиями, смежными специальностями, многие кадровые рабочие и инженерно-технические работники. На заводе действовало 2489 стахановских школ.

Завод занял ведущее место по производству истребителей среди других авиационных заводов. Наши самолеты по затратам труда и по стоимости были самыми дешевыми. Себестоимость Як-1 к плану составила 99,3 процента. Производительность труда против 1941 года выросла на 32,9 процента. Несмотря на огромные трудности со снабжением, завод работал ритмично.

\* \* \*

Пришел 1943 год. Начатое 19 ноября 1942 года наступление советских войск на Сталинградском фронте успешно развивалось. Гитлеровская армия несла значительные потери. Советские Военно-Воздушные Силы уже имели значительное превосходство.

С июня 1941 по 1943 год наша промышленность поставила фронту 29,9 тысячи боевых самолетов, а немецкая, [109] совместно с оккупированными государствами, выпустила в 1941—1942 годах 20,8 тысячи{22}. Одержанные на фронте и в тылу успехи позволили обеспечить превосходство в численности и качестве самолетов над гитлеровской авиацией. Были созданы необходимые предпосылки для окончательного завоевания советской авиацией господства в воздухе.

Наши «яки» были во всех воздушных армиях. С воздушными армиями, их командованием завод имел постоянную связь.

С первых дней нового года на заводе была объявлена Ленинская эстафета. «Лучшей памятью о великом вожде В. И. Ленине будет достижение новых производственных успехов на фронте труда, увеличение выпуска для фронта боевых истребителей Як-1 для быстреего разгрома фашистских полчищ», — говорилось в призыве партийного комитета.

Эстафета должна была выявить, кто первым и с лучшими качественными показателями выполнит программу января. Для победителей был учрежден вымпел. В его верхнем левом углу изображен орден Ленина, а в правом надпись: «Победителю Ленинской производственной эстафеты». Фамилии победителей заносились на заводскую доску Почета, им вручались Почетные грамоты и денежные премии. Коллектив завода самоотверженным трудом стремился подкрепить победы Советской Армии.

16 января 1943 года коммунисты завода собрались на партийную конференцию, чтобы подвести итоги работы за 19 военных месяцев.

Конференция отметила, что за период войны в три раза увеличился суточный выпуск истребителей Як-1. По сравнению с первым полугодием 1941-го во втором полугодии 1942 года завод дал продукции в шесть раз больше, а ее себестоимость снизилась на 50 процентов. В три раза выросла производительность труда, значительно улучшилось качество самолетов. В два раза увеличилось число стахановцев, в несколько раз — число стахановских и фронтовых бригад. Возросло количество двухсот-, трехсот-, пятисотников и тысячников.

Сотни лучших передовых рабочих и специалистов навсегда связали свою жизнь с партией, вступив в ее ряды. Выросли в способных руководителей десятки рядовых работников, в том числе много женщин.

За время войны заводской коллектив послал на [110] фронт более 1500 своих лучших сынов. Многие коммунисты, комсомольцы и беспартийные работники ушли в армию добровольно.

«Производственный подъем в дни Ленинской вахты, разнообразные формы помощи фронту еще раз свидетельствуют о нашей ненависти к врагу, о нашей непреклонной вере в победу», — заявили коммунисты.

Партийная конференция обратила внимание на недостаточный контроль со стороны партийного комитета и партийных организаций цехов и отделов за хозяйственной деятельностью, факты нарушений технологической и трудовой дисциплины, недостатки в планировании и учете, упущения в бытовом обслуживании коллектива.

Конференция потребовала от руководства завода, парткома и цеховых партийных организаций устранения этих недостатков. Она мобилизовала коммунистов, весь коллектив на решение стоящих перед заводом сложных, задач.

\* \* \*

4 января 1943 года стало днем нашей большой скорби. При перелете на фронт в сложных метеорологических условиях близ Саратова потерпел катастрофу самолет Пе-2. Весь экипаж погиб. Посланный на поиск с нашего аэродрома самолет По-2 доставил на завод труп М. М. Расковой. Не верилось, что погибла эта героическая женщина. Марина Раскова часто прилетала к нам на завод, просила помочь с материалами, приборами, устранить неисправность либо досадную поломку. Или просто приезжала отдохнуть, провести несколько часов в нашей семье, побеседовать, поиграть на пианино, спеть любимые песни.

Это была замечательная, большой души, обаятельная женщина. С огромным увлечением она рассказывала о музыке, которую хорошо знала и любила, о прочитанных книгах. Вспоминала свой полет на самолете «Родина». Восторженно, тепло, с гордостью говорила о девочках-бойцах своего женского бомбардировочного полка.

И вот не стало Марины Расковой. Я позвонил в Москву, сообщил о случившемся. Через небольшой промежуток времени получил указание о том, что хоронить М. Раскову будут на Красной площади. Мне было приказано в составе комиссии под председательством академика С. Р. Миротворцева подготовить тело и ночью [111] отправить в Москву. Гроб с телом М. Расковой был установлен в фойе заводского клуба. Не было на заводе в этот день ни одного человека, который не отдал бы последний долг славной дочери советского народа. Тысяча жителей Саратова, воинские подразделения прошли мимо гроба Марины Расковой. Траурную вахту несли руководители области и города, командование Приволжского военного округа, летчики-фронтовики, личный состав полка, которым командовала Раскова, работники заводов и фабрик.

Поздно ночью в специальном вагоне, прицепленном к скорому поезду, тело М. М. Расковой было отправлено в Москву. С вокзала девушки полка, подруги и боевые товарищи приехали к нам домой. До рассвета сидели, вспоминали, с любовью и гордостью говорили девчата о своем погибшем любимом товарище, командире.

М. Раскову похоронили в Москве у Кремлевской стены, ее боевых подруг из экипажа — в братской могиле в Саратове.

\* \* \*

Ленинская производственная эстафета с каждым днем набирала темпы. Но нас очень беспокоил аэродром, где скопились десятки необлетанных самолетов. Работу аэродрома обсудил партийный комитет завода. Руководство — А. Я. Слуцкий, И. С. Доронин, секретарь партбюро Голота были серьезно предупреждены.

Первыми о выполнении плана января доложили коллективы отделения Глазова (цех шасси), бригады мастеров Новикова (заготовительно-штамповочный цех), Коваленко (механический цех) и Солнцева (цех изготовления стабилизаторов и килей).

Каждый день радио приносило сообщения о победах нашей армии. Прорвана блокада Ленинграда. Успешна развивается наступление на Воронежском фронте. Закончена ликвидация немецко-фашистских войск, окруженных под Сталинградом. Вместе со всем советским народом мы ликовали, слушая приказ Верховного Главнокомандующего о разгроме и пленении армии Паулюса. Во всех цехах и отделах прошли митинги. На них выступали летчики — участники Сталинградской битвы, командование Приволжского военного округа.

Как было не радоваться нам — самолетостроителям, читая в газете «Правда» такие строки:

«В контрнаступлении [112] под Сталинградом Красная Армия разгромила одну из самых сильных группировок противника. В победу над врагом большой вклад внесла советская авиация. Завоевав и удерживая господство в воздухе, она способствовала успешному проведению стратегических операций» {23}.

Мы законно гордились: ведь в этой победе была доля труда коллектива нашего завода. Трудно передать словами чувство радостного волнения, которое я испытываю, когда командующий Приволжским военным округом вручил мне медаль «За оборону Сталинграда».

\* \* \*

Комсомольцы-стахановцы крыльевого цеха Г. Барков, А. Тарасов, В. Михеев, М. Солдатов, И. Коростылев обратились к молодежи завода с призывом оказать помощь в восстановлении Сталинграда.

«Мы берем на себя обязательства из отходов производства изготовить 10 индивидуальных инструментальных ящиков, 100 столовых ножей, 5 столов, 50 полочек и 50 вешалок», — заявили инициаторы. Призыв был широко подхвачен.

Коллектив цеха окончательной сборки отчислил однодневный, теплосилового цеха — трехдневный заработок в фонд восстановления Сталинграда.

Комсомольцы одного цеха изготовили 50 кастрюль, собрали 100 книг. В комсомольской организации отдела, возглавляемой секретарем Матяшевским, было собрано много денег и различных вещей. Рабочий Шацков принес смену белья, ложки, тарелки, книги; Мухамедов — 200 рублей, Хитрова — 100 рублей и комплект детского белья, полотенце. Всего было собрано и отправлено в Сталинград 13236 бытовых предметов. В распоряжение Сталинградского обкома ВКП(б) было также отправлено оборудование, инструмент, материалы для трех МТС и 300 наборов различного инструмента.

На собраниях в цехах рабочие говорили: «Когда в Сталинграде, охваченном дымом и огнем пожаров, грохотали выстрелы, мы посылали туда вооружение, боевые самолеты. Сейчас, когда Сталинграду нужна помощь в восстановлении города, мы шлем необходимое для домашнего обихода и восстановления сельского хозяйства».

[113]

## Завод в огне

*Налет немецких бомбардировщиков. — Восстановим производство! — Завод продолжает жить. — Рапорт Государственному Комитету Обороны. — На Южном фронте.*

Советские Вооруженные Силы нанесли огромный урон фашистской Германии. Красная Армия громила врага, освобождая один город за другим. Однако летом 1943 года вновь создалась напряженная обстановка на фронтах. Немецкое командование готовилось к новому наступлению в районе Орел — Курск — Белгород. Наносились удары по крупным промышленным предприятиям, изготовляющим оружие.

Хотя фронт к этому времени отдалился от Волги на сотни километров, она продолжала оставаться важнейшей стратегической водной магистралью. Поэтому в апреле возобновились массированные постановки мин на Волге от Астрахани до Саратова, систематические налеты вражеских бомбардировщиков на наши караваны, суда и пристани.

4-я немецкая воздушная армия, базирующаяся в Донбассе, [114] получила приказ обеспечить выполнение директивы Гитлера, обязывающей ВВС громить аэродромы, разрушать бомбовыми ударами авиационные заводы и предприятия, изготовляющие зенитное вооружение, бомбить Горький, Ярославль, Саратов.

С 12 июня вражеские бомбардировщики стали ежедневно производить налеты на Саратов. В 23 часа 25 минут раздавались сигналы воздушной тревоги: к городу приближались вражеские самолеты. Основные объекты налетов — крекинг-завод, железнодорожный мост через Волгу, Улешовская нефтебаза.

Железнодорожный мост враг так и не смог поразить, хотя попыток было сделано много. Надежно защищали его зенитчики и моряки, летчики и артиллеристы.



В ночь с 22 на 23 июня вражеские бомбардировщики прорвались к городу, сбросили бомбы на ТЭЦ, Улешовскую нефтебазу, угодили в стоящую у причала большую баржу с нефтью. Взрыв, пламя. Густой массой горящая нефть разлилась по Волге.

Две бомбы попали на территорию нашего завода. Одна вывела из строя насосную станцию, вторая повредила железнодорожную ветку. Фашисты всеми силами стремились уничтожить завод, выпускающий грозные истребители.

23 июня в 4 часа дня над районом завода на большой высоте пролетел вражеский разведчик. Обстановка осложнялась. Мы собрали руководство завода, партком, завком, комитет комсомола, штаб МПВО. Решили еще раз проверить все средства оповещения и связи, укрытия, маскировку завода, средства тушения пожара, состояние формирований МПВО; привести все силы в боевую готовность.

В 20 часов собрались начальники цехов, секретари партбюро, председатели цехкомов и секретари комсомольских ячеек. Совещание было очень короткое. Поставлена задача: проверить все силы и средства для борьбы с пожаром; в цехах прекращать работу только по указанию штаба МПВО; ни на минуту не задерживать военный ритм производства. Каждая деталь, каждый агрегат, каждый самолет на счету. Не выполнить суточный график — сделать уступку врагу.

В 23 часа 25 минут, точно как и в предыдущие дни, раздался сигнал воздушной тревоги. Руководители завода разошлись по закрепленным местам. Я, секретарь [115] парткома И. Д. Дрюченко, секретарь комитета комсомола Н. К. Родионенко спустились в подвальное помещение, где был оборудован командный пункт.

Штаб в сборе... Сегодня как-то особенно тревожно. Не шутит всегда веселый, неунывающий Коля Родионенко. Из штаба ПВО сообщают, что на дальних подступах к городу движется большая группа бомбардировщиков. Истребители подняты в воздух.

Выйдя из командного пункта, я по наружной лестнице поднялся на крышу здания. Небо чистое, безоблачное. Тихо и светло... Хорошо видны двигающиеся по крышам первого корпуса, материального склада, зданий заводоуправления, ремесленного училища люди со щипцами в руках. Это — оружие от зажигательных бомб. Видны прильнувшие к пушкам и пулеметам наши заводские зенитчики.

Тревожную обстановку той ночи передают отрывки из записей дежурного на командном пункте МПВО завода М. С. Гнедина.

«23 ч. 25 минут. Объявлена воздушная тревога по городской радиосвязи.

23 ч. 55 минут. Первые 30 минут прошли спокойно. В воздухе никаких изменений.

24 часа. Началась стрельба из зениток на дальних подступах к городу с юго-западного направления.

00-6 минут. Начался круговой зенитный огонь.

00-19 минут. На юго-западе, юго-востоке и северо-востоке работают прожекторы в разных направлениях. Начался вновь круговой зенитный огонь.

00-38 минут. Сброшено 7 осветительных ракет над средней территорией нашего завода. Одна опустилась на корпус № 2.

Дана команда о выводе людей в укрытия.

00.40 мин. Сбита осветительная ракета. Ракеты на корпусе № 1. В юго-восточной части три осветительные ракеты и фугасные бомбы.

00-41 мин. Слышен гул моторов, на корпус № 5 сброшена зажигательная бомба.

00-42 мин. Сброшена фугаска на аэродром. В центре корпуса № 5 сброшены фугаски. Фугаски в корпусе № 1, столовой корпуса. Прервана связь с наблюдательной вышкой.

00-45 мин. Связь с наблюдателями восстановлена. Пожар в корпусе № 1. Горит корпус № 5, цехи крыльевой, [116] фюзеляжно-сварочный, сборки фюзеляжей, малярный, заготовительно-штамповочный, приспособлений.

00-49 мин. Сброшены фугаски в районе фабрики-кухни в количестве 5 штук. Пожара не произошло.

00-56 мин. Сброшены фугаски в направлении мастерской № 3 и кислородной.

1 час 05 мин. Горят инструментальный, ремонтно-механический, цех килей и стабилизаторов.

1 час 10 мин. Сброшены фугаски в направлении доски показателей, против гидравлической мастерской. Еще сброшены выше территории завода.

1 час 12 мин. Центральный склад горит, по всей крыше и по всей длине продолжают пылать старые очаги пожара».

Здесь записано далеко не все. Можно понять М. С. Гнедина, человека глубоко штатского, и наблюдателей — работников завода, впервые в своей жизни попавших в такую обстановку.

Бывший член Военного Совета Волжской военной флотилии контр-адмирал Ы. П. Зарембо в воспоминаниях «Волжские плесы» так описывает эту ночь:

«С наступлением темноты десятки зенитных батарей... все корабли были приведены в боевую готовность. Взмыли в небо аэростаты заграждения. Был субботний вечер, но никто в городе и не думал об отдыхе. Город насторожился, вслушивался и вглядывался в ночной сумрак. В полночь послышался тяжелый густой гул... Лучи прожекторов выхватывали из темноты яркие крестики самолетов. Их было много — наблюдатели насчитали более ста бомбардировщиков. Надвигались они волнами. Интенсивный огонь зенитчиков спутал строй вражеских бомбардировщиков. Они торопливо начали сбрасывать свой груз... В Саратове загорелись жилые дома, на окраинах возник пожар» {24}.

Командующий Приволжским военным округом генерал-лейтенант С. А. Калинин в книге «Размышления о минувшем» пишет об этих днях:

«Саратов, бывший до того тыловым городом, стал прифронтовым. Он неоднократно подвергался бомбардировкам вражеской авиации. Особенно привлекали фашистских летчиков военно-промышленные объекты и мост через Волгу. Несколькими прямыми попаданиями авиабомб фашистам удалось поджечь и в значительной мере разрушить один из заводов» {25}. [117]

Я привел эти строки, чтобы те, кто не был с нами тогда на заводе, могли представить себе происшедшее.

В командный пункт поступают сообщения о разрушениях, пожарах. В медпункт, расположенный рядом с КП, доставляют раненых. Связь с городом прервана. Нет воды, нечем гасить огонь. Здание содрогается от взрыва, гаснет электричество. Включаем аварийное освещение. Докладывают о пожаре в деревообделочных цехах, где много деталей из добротного высушенного авиационного леса. Перекрытия в корпусах и перегородки в цехах также деревянные.

Главный механик завода М. В. Петриченко и главный энергетик П. Т. Пономарев докладывают, что в 22 часа были проверены все пожарные магистрали, гидранты, все было в порядке. Сделаны записи в книге осмотра. Приказываю немедленно проверить, в чем дело, и эти уже немолодые люди, надев каски, бегом направляются на территорию завода. А в КП все поступают сведения о разрушениях и пожарах.

Никому и в голову не приходила мысль, что вражеская бомба могла попасть в магистральную линию водопровода, идущую из города на завод. Но случилось именно так.

Выйдя из КП, я буквально замер. Перехватило дыхание. Вся территория объята пламенем. Что разрушено, что горит — сразу и необразишь.

По радио передан сигнал отбоя. Но огонь бушует, пожирая готовые агрегаты, узлы и детали. Горят деревянные перекрытия и перегородки, большие запасы специально высушенного авиационного леса. Горят склады, где собраны запасы различных материалов и готовых изделий. Гибнет техническая документация. Огонь кромсает,

коверкает оснастку. Накаляются станки и прессы. С грохотом обваливаются перекрытия в цехах.

Нельзя терять ни минуты. И, несмотря на падающие бомбы, взрывы, рушившиеся стены корпусов, люди мужественно вступили в борьбу с огнем. Старались спасти все, что можно было спасти. Сбивали огонь там, где осталась хоть капля воды в пожарных водоемах, тушили его с помощью песка, пускали в ход багры, топоры.

Для ликвидации очага поражения штаб МПВО города направил на завод 17 пожарных автоходов в помощь 6 заводским, пожарный поезд Рязано-Уральской [118] железной дороги, подвозивший воду, 650 воинов гарнизона, 50 бойцов формирований МПВО, 2 медицинских взвода, 6 машин скорой помощи. Нам помогали и воины находившегося на станции Саратов-3 воинского эшелона, направляющегося на фронт, многие жители заводского поселка.

В борьбе с пожаром многие рабочие завода и бойцы команд местной противоздушной обороны получили тяжелые ранения и ожоги, а некоторые погибли. Вот один из примеров героической защиты завода.

Из штаба МПВО дано указание вывести всех работающих ремонтно-механического цеха в укрытие. На боевом посту остались только бойцы МПВО.

Сильный взрыв... Прямое попадание 250-килограммовой фугасной бомбы. Рушатся стены, фермы, перекрытия. Кипящая смола с крыш заливает цех. Но люди тушат огонь, рискуя жизнью.

Под обвалившимися конструкциями оказались В. А. Ткачев, А. Чумак, В. Усенко, Г. П. Князев, Н. К. Климов, З. Пташников. Долго боролись врачи за жизнь Чумака, Усенко, Пташникова и спасли их. В. А. Ткачев, Н. К. Климов и Г. П. Князев погибли.

Погибли в эту же ночь, защищая родной завод, В. А. Сторожева, И. Г. Новичков, Д. К. Галкин, С. А. Мерзнев, С. И. Мичурин, К. А. Закурдаев, Ф. И. Ветлуцкий, К. Н. Коновалов, Н. М. Денисов, А. К. Татарников, А. П. Савинов, С. В. Спиридонов. Их имена не забыты.

Служба МПВО завода ежедневно проводила большую работу по подготовке формирований к внезапному нападению врага. Были своевременно сооружены убежища, щели, рассчитанные на укрытие работающей смены, подготовлены средства борьбы с огнем. И главная задача МПВО — сберечь жизнь многим тысячам людей на заводе — была выполнена. Коллектив был сохранен. Это предопределило наши дальнейшие успехи, быстрое восстановление производства и обеспечение фронта боевыми истребителями.

...С группой работников завода обходим его территорию, аэродром, жилые поселки. Всюду разрушения, воронки от бомб, осколки. Пожар охватил почти все производственные корпуса. Огромные провалы крыш, обвалившиеся, скрюченные в штопор металлические балки перекрытий, зияющие проемы окон и дверей, обгорелые [119] прессы, станки, приспособления. И кругом люди. Они еще ведут борьбу с огнем, ищут среди развалин детали, узлы, инструмент. Все, что можно спасти, надо сохранить.

Тяжелый урон нанесла заводу вражеская авиация. Выведены из строя наиболее важные участки производства. Полностью разрушены цехи холодной штамповки, слесарно-сварочный, крыльевой, фюзеляжный, защитных покрытий, опалубки фюзеляжа, термический, инструментальный, стапельной оснастки, ремонтно-механический, центральный материальный склад. Уничтожено оборудование, заделы, оснастка, материалы, готовые изделия. Значительно разрушены и пострадали от огня механические цехи, цехи шасси, предварительной и окончательной сборки, центральная заводская лаборатория, плазово-шаблонный цех, склады авиационного леса, бензохранилища.

Воронки от бомб на аэродроме, около ремесленного училища, фабрики-кухни, у магазинов, в жилых поселках... В большинстве домов выбиты стекла, взрывной волной повреждены крыши, линии связи, прямым попаданием бомб выведены из строя

водопроводная магистраль, канализация, тепловая магистраль от ТЭЦ к жилым домам и заводу. Более 70 процентов производственных площадей, 60 процентов оборудования, незавершенное производство, оснастка вышли из строя. Общий убыток составил более 101 миллиона рублей.

Ранним утром в моем кабинете собрался руководящий состав завода. Необычный вид имели участники этого совещания — усталые, бледные лица, у многих обгорелая одежда и повязки. Здесь в этот ранний час собрались многие из тех, кто в 1930 году на окраине Саратова, среди ковыля и бурьяна, начал строить первенец пятилетки — завод комбайнов. Многие из них пришли на строительство чернорабочими. Строили, учились, выпускали комбайны, а с 1938 года осваивали производство самолетов. В годы войны возглавляли важнейшие цехи и отделы завода. У всех была одна мысль, одно решение: немедленно, не теряя ни одного дня, начинать восстановление завода.

В 7 часов утра 24 июня на завод прилетели заместитель наркома Петр Васильевич Дементьев, заведующий отделом ЦК ВКП(б) Александр Викторович Будников, заместитель начальника управления ВВС генерал-лейтенант [120] Яков Львович Бибииков. Снова обходим завод. Еще не полностью ликвидированы очаги пожара. Особенно долго пришлось бороться с огнем в центральном материальном складе. Никто из работавших в ночную смену не ушел домой. Все заняты: кто продолжает борьбу с огнем, кто очищает завалы, ищет оснастку, инструмент, детали. У всех во взгляде один вопрос: «Что будет с заводом?»

Возвращаемся на командный пункт. Петр Васильевич говорит: «Есть такое мнение в Москве: срочно перебазировать людей, оставшиеся после бомбежки агрегаты, детали, оснастку, оборудование в Сибирь, где недавно начал работать новый истребительный завод». Но у руководства завода было другое мнение: будем работать круглые сутки, по фронтовому, и, если получим необходимую помощь, восстановим завод в кратчайший срок. Об этом мы и сказали заместителю наркома. Мы знали, что, сделав такое заявление, берем на себя огромную ответственность перед Родиной, перед армией, но были твердо уверены, что это решение правильное.

«Поедем в обком партии, посоветуемся, а затем позвоним наркому», — предложил П. В. Дементьев. Быстро собралось бюро обкома. Я доложил мнение руководящего состава завода. Члены бюро единодушно нас поддержали. Позвонили в Москву наркому. Он, подумав, сказал: «Позвоните И. В. Сталину».

Петр Васильевич доложил И. В. Сталину обстановку и предлагаемое решение. Сталин попросил меня к телефону. «Здравствуйте, товарищ Левин, — сказал он. — Ну как, вам крепко досталось? Какие потери личного состава? Каково настроение рабочих? Сколько времени потребуется для восстановления завода, восстановления производства? Когда начнете выпуск самолетов?»

Мне и раньше приходилось разговаривать с И. В. Сталиным. Но на сей раз в его голосе было много тепла, заботы, тревоги о том, что фронт не получит нужные самолеты. Я рассказал о мнении коллектива, его готовности сделать все необходимое для быстрого восстановления производства. «Но срок, когда достигнем суточного выпуска до налета вражеской авиации, назвать не могу, не готов сейчас ответить», — заявил я.

«Хорошо,—сказал Сталин. — Внимательно все подсчитайте, посоветуйтесь с товарищами на заводе, в обкоме, с Дементьевым и доложите ГКО. Передайте коллективу, [121] что мы поможем саратовцам. Нужно только быстрее организовать выпуск истребителей».

Ехали мы из обкома на завод, а у меня все еще звучал в ушах голос Сталина: «Когда начнете выпуск самолетов?.. Мы поможем саратовцам».

Организовать выпуск истребителей, быстрее восстановить завод! Это требование Родины.

\* \* \*

Среди разрушенных корпусов, еще не полностью ликвидированных следов пожара собрался коллектив завода. П. В. Дементьев, А. В. Будников, Я. Л. Бибиков, парторг ЦК ВКП(б) на заводе И. Д. Дрюченко, председатель завкома М. П. Шабров и я поднялись на полуторку. Я доложил о разговоре с И. В. Сталиным, о принятом решении немедленно приступить к восстановлению производства и завода, говорил о необходимости сберечь каждую деталь, агрегат, станок, пресс, начинать одновременно восстанавливать корпуса и налаживать выпуск самолетов. Решено, что рабочие ночной смены уходят отдыхать, первая смена не пострадавших от пожара цехов продолжает выпуск продукции, а остальные начинают восстановительные работы. «Завод жив! Завод будет жить!» — эти слова, прозвучавшие с трибуны-полуторки, вызвали всеобщее одобрение.

Решение о восстановлении завода коллектив встретил громом аплодисментов, криками: «Правильно!», «Ура!» Люди обнимались. У многих по суровым, покрытым копотью и пылью лицам текли слезы.

Снова, как и вчера, в 23 часа 25 минут раздался сигнал воздушной тревоги. Вражеские самолеты пытались прорваться к городу. Поднятые в воздух истребители, плотный огонь зенитных орудий сорвали замысел врага.

Нам предстояло определить, что удалось спасти и что окончательно погибло, что и к какому сроку необходимо восстановить (техническую документацию, оснастку, инструмент, оборудование, энергетические объекты и т. д.), какие нужны материалы.

Требовалось составить графики работ по каждому цеху, службе, решить, где разместить пострадавшие цехи, какое количество рабочих и на какое время выделить в помощь строителям и монтажникам, выяснить, чем нам могут помочь заводы Саратова, наркомат и Государственный [122] Комитет Оборона. Нужно было определить, когда завод начнет выпуск самолетов, и все свести в единый план, суточные, почасовые графики.

Трое суток шла сложная организаторская работа. Партком, завком профсоюза, комитет комсомола составили план партийно-массовой работы, организации соревнования и его показа. Главное — сплотить коллектив для четкого выполнения очень напряженных планов. В обкоме партии собрались на совещание директора и секретари парткомов саратовских заводов для решения вопроса об оказании необходимой помощи нашему заводу.

29 июня на открытом партийном собрании коллектива мы доложили о намеченных мероприятиях. Коллектив направил письмо Государственному Комитету Оборона, в котором дал клятву самоотверженным трудом быстро залечить раны, нанесенные заводу фашистской авиацией.

Восстановить завод и производство! Это означало не только вновь построить разрушенные здания, отремонтировать или пополнить цехи необходимым оборудованием, но и провести реконструкцию, устранить «узкие» места, расширить отдельные участки. Предстояло, восстанавливая разрушенное, выпускать самолеты.

«Превратить катастрофу в паузу, которую необходимо перекрыть, — наш долг перед Родиной» — так была сформулирована задача. Это были напряженные дни для коллектива завода. Предстояло разместить строителей, военнослужащих, организовать работу по составленному плану-графику, принять большое количество грузов. Для размещения прибывших установили армейские палатки на территории от завода до аэродрома (ныне 4-й жилой участок), подготовили помещения ремесленного училища, здания клуба, шкалы на жилом участке. Пришлось проложить несколько железнодорожных путей, построить эстакады для разгрузки грузов. Были созданы оперативные группы по руководству восстановлением производства, диспетчерская служба по обеспечению и контролю за выполнением плана-графика.

В течение трех суток на территории завода и аэродрома были построены навесы, шалаши из фанеры, очищен от разрушений ряд корпусов, в ангарах аэродрома размещены отдельные цехи, пострадавшие во время налета вражеской авиации. [123]

Государственный Комитет Обороны принял постановление о неотложной помощи заводу. Был установлен срок его восстановления — 1 октября (выпуск самолетов должен стать таким же, как и до налета вражеской авиации), утверждены очередность и сроки восстановления разрушенных корпусов. Руководство строительными работами было возложено на начальника Глававиастроя К. Д. Кузнецова и начальника треста № 6 нашего наркомата П. Б. Львовского. Строителей треста перебазировали на завод. Наркомат обороны обязывался в пятидневный срок направить на восстановление завода 3 строительных батальона по 500 человек каждый. Под личную ответственность народных комиссаров Акопова, Ефремова, Казакова, Микояна, Митрохина, Пронина, Соснина, Тевасяна, Устинова и других, председателя Саратовского облисполкома Силина было предложено немедленно выделить за счет любых потребителей в строгом соответствии со сроками, впереди всех заказчиков, строительные материалы, транспорт, механизмы, оборудование, инструмент, приборы. В частности, Наркомат строительных материалов обязывался в пятидневный срок отправить заводу 2000 тонн цемента, 4000 рулонов рубероида и пергамина, 10 вагонов стекла, 250 тонн асфальта; Наркомат лесной промышленности — выделить 16 тысяч кубических метров леса; Наркомат авиационной промышленности — выделить новые и передать с других заводов металлорежущее, кузнечно-прессовое, деревообрабатывающее оборудование и т. д. Грузы в адрес завода должны были доставляться в кратчайший срок. Предусматривалось установить специальное наблюдение за их продвижением.

Для рабочих, занятых на восстановительных работах, было разрешено организовать трехразовое питание без карточек с расходом продуктов из расчета двух норм рабочей карточки, 200 граммов хлеба в день без карточек. Для продажи (без карточек) были отпущены табак, мыло, ткани, обувь, выделены средства для премирования лучших строительных коллективов, отличившихся рабочих и служащих. Большую помощь заводу оказали партийные, советские организации, командование Приволжского военного округа, саратовские заводы. 22 завода города изготовляли нужные нам детали, помогали материалами, механизмами, автотранспортом, палатками; полевыми кухнями. Вместе с нами на восстановлении завода [124] работал летне-технический состав, прибывший с фронта за самолетами. Секретари обкома, горкома ВКП(б), ВЛКСМ П. Т. Комаров, П. Н. Алферов, В. И. Киселев, А. П. Колесник, В. И. Ракушин и другие почти ежедневно днем и поздней ночью бывали на заводе, проверяли выполнение графиков, беседовали с рабочими. Руководство наркомата, начальники главных управлений ежедневно звонили на завод, проверяли, как идут дела, как поступают материалы, оборудование, как организован быт работающих. Раздавались звонки с фронта. Звонили командующий ВВС, маршал авиации А. А. Новиков, командующие воздушными армиями генералы С. И. Руденко, В. А. Судец, К. А. Вершинин, Т. Т. Хрюкин. Спрашивали, чем нужно помочь, когда начнем выпускать самолеты. Восстанавливать завод помогала вся страна.

\* \* \*

Если завод объявлен действующим, то он прежде всего должен выполнять план. Следовательно, усилия коллектива должны быть направлены на это. И завод не прекращал своей производственной деятельности. Уже 24 июня работали сохранившиеся цехи: баковый, кузница, цех нормалей, литейный и другие. На пятье сутки — 29 июня — из отвоеванных у огня агрегатов, деталей и узлов в разрушенных корпусах, в наспех построенных из фанеры шалашах, армейских палатках, аэродромных ангарах началась сборка и сдача самолетов.

А в эти дни из Берлина по несколько раз в день передавались по радио сообщения о том, что Саратовский авиационный завод сметен с лица земли доблестной авиацией фюрера и уцелевшие люди разбежались в заволжские степи.

Но завод жил. Его коллектив мстил врагу, решив досрочно восстановить производство, сделать завод еще лучше, создать условия для более производительной работы в будущем, смонтировать поточные механизированные линии.

Объявлена стахановская вахта. Главной задачей стало достигнуть мощности, установленной планом июня. Завод существовал, выполнял свой долг перед Родиной.

Это были особенно напряженные для коллектива дни. Работали, не зная отдыха. Чтобы сократить время на обеды и ужины, питание организовали прямо на рабочих [125] местах. Тут же были размещены походные военные кухни, а в палатках — столовые.

Многие в те дни обрели новые специальности: каменщиков, плотников, штукатуров, маляров. Рабочие, инженерно-технические работники, служащие завода, прибывший к нам летно-технический состав, солдаты и офицеры, строители работали круглые сутки, восстанавливая корпуса, техническую документацию, оснастку, оборудование. Шло восстановление зданий, и тут же монтировались оборудование и оснастка, собирались узлы и агрегаты.

Партком, завком, комитет комсомола организовали социалистическое соревнование, а редакция «Заводской правды» и выездная редакция газеты «Коммунист» широко освещали его ход на своих страницах. Ежедневно, а зачастую и два раза в день, выпускались «боевые листки», группа художников оформляла «молнии», стенгазеты «Клещи», «Крокодил», «Вперед», десятки других, лозунги. Соревновались все: строители и монтажники, коллективы цехов, прибывшие в помощь нам воинские части.

Два раза в сутки в кабинете директора шло оперативное 30-минутное совещание. Руководители строительства, начальники служб докладывали о ходе выполнения утвержденного графика восстановления корпусов, оборудования, выпуска агрегатов и самолетов. Строго спрашивали с тех, кто не обеспечил выполнения задания.

В конце июля 1943 года в клубе собрались коммунисты, чтобы обсудить ход восстановления завода. На собрании присутствовали заместитель наркома П. В. Дементьев и первый секретарь обкома партии П. Т. Комаров. Коммунисты, одобрив организацию работ, подвергли справедливой критике имеющиеся упущения.

В эти дни коллектив завода обратился с письмом в Государственный Комитет Обороны:

«В ответ на постановление ГКО мы встали на ударную фронтную вахту с тем, чтобы упорным самоотверженным трудом выполнить задание по восстановлению завода досрочно...

Докладываем, что первая очередь восстановления завода нами уже закончена ранее установленного срока на 3 дня.

Завод стал давать боевую продукцию — ежедневно 25 процентов своего прежнего графика... [126]

Мы твердо верим, что наш завод после его восстановления будет значительно лучше, сильнее и боеспособнее. Мы этого хотим, мы этого добьемся!»

Завод успешно восстанавливался, и большая заслуга в этом принадлежала коллективу шестого стройтреста. На 10—12 дней ранее установленного графиком срока выполнили работу бригады плотников Полигуды, Федорина, Иванова, Кондрашина, Шабаленко, Савенко; бетонщиков Журлова, Лощинина, Трошина; каменщика Фетисова и другие.

Стахановцы-строители Полигуда, Джоболда, Седов, Игнатьев, Куликов и другие выполняли нормы на 250 — 300 процентов.

21 августа коллективу строителей были вручены Красное знамя ВЦСПС и наркомата, первая премия и Красное знамя обкома и облисполкома, а переходящие

Красные знамена завода — участкам, которыми руководили Гулинский и Шарабаров. Творчески, очень организованно трудился П. Б. Львовский.

С полной отдачей работали в эти дни коллективы главного механика, главного энергетика, работники снабжения и транспорта, которыми руководили М. В. Петриченко, П. Т. Пономарев, К. И. Дудукин, И. К. Решетняк, И. И. Кулиш, Г. И. Иощенко, Т. Ф. Токарев, П. И. Журбин. Восстанавливались разрушенные энергетические объекты, оборудование завода, вышедшие из строя коммуникации жилого поселка. Рядом со строителями треста гудились коллективы ремонтно-строительных цехов завода под руководством Н. О. Бабкина, Н. И. Ларькова, А. В. Арзьева.

Бригада ремонтников заготовительно-штамповочного цеха, которую возглавлял старейший механик А. П. Борзов, в трудных условиях на 8 дней ранее установленного срока восстановила сложнейшие прессы, падающие молоты и другое оборудование.

На заводе и в коллективе строителей нашло поддержку предложение револьверщицы автоматного-револьверного цеха Лидии Абашевой создать сверхплановый фонд стахановской вахты и приложить к рапорту ГКО список людей, выработавших за время вахты сверх задания не менее 100 нормо-часов.

Саратовский обком ВКП(б) и облисполком учредили переходящее Красное знамя коллективу цеха, добившемуся лучших показателей в дни стахановской вахты восстановления [127] завода. За первый месяц вахты отличились коллективы цехов, которыми руководили Н. Востоков, А. Попов, А. Белодедов, П. И. Иванов, М. Петров, И. Калашников, К. Грачев, Б. Воронов, М. Сероглазов, Т. Ольтецын, С. Самойленко, фронтовые бригады Лихачева и Самсонова, комсомольско-молодежные бригады Масленицына, Королева, Федорова, богатыри труда — тысячники Толоконников, Мартынов, Маркелов, Залепукин, Склеров, Смирнов, Крекауc.

Нарком наградил 109 работников завода значком «Отличник социалистического соревнования» и 28 — именными часами. Среди награжденных были рабочие-стахановцы: Е. Аникин, В. Ермолаев, И. Краснощеков, А. Кочетков, А. Ломухин и другие. Изо дня в день увеличивался фонд сверхплановой продукции. Инициатор создания фонда Л. Абашева выработала более 300 нормо-часов, бригады мастеров Денисова — 940, Авдоница — 760, Токовидова — 650, Игнатъева — 388 нормо-часов.

Комсомольско-молодежная фронтовая бригада имени Героя Советского Союза Лизы Чайкиной, которой руководил мастер комсомолец С. Федоров, была признана лучшей в Саратове. На городском комсомольском собрании ей вручалось Красное знамя обкома ВЛКСМ.

Эти дни были днями массового трудового героизма. Приведу только некоторые цифры. Выпущено 10000 чертежей, изготовлено 2500 шаблонов, отремонтировано более 500 единиц оборудования, восстановлено и изготовлено вновь 686 ступеней, прессов, станков, 4760 штампов, 15513 наименований различной оснастки и специального инструмента, спроектировано и изготовлено 256 единиц различного оборудования, в том числе 22 эксцентриковых и гидравлических прессы.

\* \* \*

Через 80 дней и ночей завод был не только восстановлен, но и расширен, увеличилась его мощность. 13 сентября 1943 года, за 17 дней до установленного ГКО и за 7 дней до принятого по социалистическим обязательствам срока, 1740 передовых рабочих, ИТР, служащих, строителей, получивших в социалистическом соревновании право подписи рапорта, доложили Государственному Комитету Обороны, что завод полностью восстановлен, проведена коренная организационно-техническая [128] перестройка всего процесса производства и коллектив ежедневно выпускает то же количество самолетов, которое выпускал до налета вражеской авиации.



План сентября был выполнен на 132,8 процента. Коллектив завода вновь завоевал в социалистическом соревновании первое место и Переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны. В октябре было изготовлено столько же самолетов, сколько и в мае, в последующем завод еще более превысил их ежесуточный выпуск. В этой победе — огромная заслуга партийной организации, которая сумела сплотить, мобилизовать и направить коллектив на быстрейшее восстановление завода. В эти дни его второго рождения в партию вступили 270 передовых тружеников, среди них рабочие-стахановцы М. Воробьев, В. Недогреев, Н. Дмитриенко, А. Романов, А. Киселева, П. Мосивитин и другие.

В конце сентября слет стахановцев подвел итоги проделанного и обратился ко всем работающим на заводе с призывом — дать к 26-й годовщине Великого Октября сверх плана полк боевых самолетов. Это обязательство, как и предыдущие, коллектив с честью выполнил. Верховное Главнокомандование получило сверхплановые самолеты для вручения двум лучшим гвардейским полкам.

\* \* \*

Победоносно закончилась Курская битва — одно из крупнейших сражений второй мировой войны. Красная Армия сломала хребет гитлеровской Германии, разгромив ее ударные войска. Предстояло освобождение Левобережной Украины с ее угольно-промышленным центром Донбассом — важнейшим экономическим районом страны. К решающим боям готовился Южный фронт под командованием генерала Ф. И. Толбухина, в состав которого входила 8-я воздушная армия. Немецкое командование прочно укрепило в Донбассе, сосредоточив на этом участке фронта 540-тысячную армию, 5400 орудий и минометов, около 900 танков и штурмовых орудий, до 1100 самолетов.

В эти дни на завод позвонил командующий 8-й воздушной армией генерал Т. Т. Хрюкин и передал, что имеются случаи течи бензиновых баков. В тот же день позвонил нарком и передал, что по указанию И. В. Сталина директору необходимо утром вылететь на Южный [129] фронт к Ф. И. Толбухину, чтобы лично обеспечить боевую работу «яков».

Отдельные случаи течи баков были обнаружены во время интенсивных полетов вследствие больших деформаций, неоднократных динамическо-гидравлических ударов. У нас на заводе в серийном производстве уже находились усиленные баки. Загрузив самолет Ли-2 такими баками, 16 августа я с группой работников завода вылетел на Южный фронт.

Побывав у командующего фронтом генерала Ф. И. Толбухина, мы уточнили места базирования наших «яков», На выделенном По-2 я вылетел на фронтовые аэродромы. Решили заменить баки на всех самолетах, а, чтобы не сорвать боевые операции, на некоторых под баки проложить листы фанеры и хорошо их закрепить, тем самым воспрепятствовав скоплению под резиновым протектором бензина; одновременно доставлять с завода самолетами новые баки для замены.

Наше решение доложили наркому и Центральному Комитету партии. Мне было приказано до ликвидации дефекта быть на фронте, обеспечить силами ремонтных бригад нашего и других заводов наркомата боеспособность всех истребителей фронта: Як-1, Як-7, Як-9, ЛаГГ-3, Ла-5.

Перелетая с одного аэродрома на другой, мы пробыли на фронте до 1 сентября. Видели упорные, кровопролитные бои, героизм и самоотверженность наших летчиков, танкистов, артиллеристов и пехотинцев. Видели разрушенные города и села, шахты и предприятия. Видели, как, покидая населенные пункты, фашистские варвары уничтожали мирных жителей. Обо всем этом мы рассказали коллективу по возвращении.

Заводские бригады вместе с техническим составом воинских частей провели большую работу по ремонту вышедших из строя истребителей различных типов. Приказом по 8-й воздушной армии отличившиеся при восстановлении материальной части самолетов получили награды. Я был премирован именованным револьвером.

\* \* \*

За годы войны мне приходилось бывать на разных участках фронта в воздушных армиях, на полевых аэродромах. Это вызывалось необходимостью устранять отдельные недостатки в выпускаемых самолетах, знакомиться [130] с требованиями лётно-технического состава, с самолетами, присылаемыми союзниками, для обеспечения их боевой работы.

Во второй половине сентября 1943 года по заданию Ставки Верховного Главнокомандования вместе с генералом Я. Л. Бибиковым мы вылетели на Таманский полуостров для организации работ по устранению выявленных дефектов на находящихся в воздушных армиях американских истребителей «айркор» и недавно прибывших английских истребителей «Спитфайр».

После посещения командующих воздушными армиями Вершинина и Горюнова я поехал в станицу, где находился командующий Воздушными Силами Красной Армии А. А. Новиков. Тепло, по-дружески встретил меня Александр Александрович, долго беседовали мы. Как все отличалось от совхоза, где ровно год назад мы провели ночь перед возвращением со Сталинградского фронта на завод. Другим было настроение — ведь наша армия наступает, перемалывает вражеские полчища, его живую силу и технику, очищает от фашистской нечисти советскую землю.

Во время пребывания на фронте у меня произошла интересная встреча с бывшим однополчанином Н. Афанасьевым. В 1930 году, будучи секретарем Подольского райкома ВЛКСМ, я был призван в ряды Красной Армии и направлен в одну из авиационных бригад. Здесь мне как-то сразу понравился высокий, широкоплечий, с лучистыми глазами парень. Разговорились. Он оказался тоже комсомольским работником — из Вологды. Было нам о чем рассказать друг другу, поделиться воспоминаниями о работе в долгие вечера, проходившие в необжитой казарме военного городка, где собрались сотни парней из Тамбовской, Рязанской, Вологодской и других областей страны. Были они разные по характеру, условиям жизни и работы, образованию.

Вместе с Афанасьевым мы учились в школе младших авиационных специалистов, были избраны в партбюро роты и школы. Вместе проходили стажировку на аэродроме, обслуживая четырехмоторный самолет ТБ-3 — тяжелый бомбардировщик. Вместе были затем на партийной работе в разных эскадрильях одной бригады, проходили подготовку, осваивая профессию лётчиков-наблюдателей, учились летать на У-2, были участниками перелетов на парады в Москву и дальних перелетов. [131]

Долго мы вспоминали годы совместной службы, поведали друг другу о прожитых годах. Делились мыслями о войне, ее исходе, мечтали о том, как будем жить, когда отгремят последние залпы и наступит мир.

Была среди фронтовых встреч и запомнившаяся на всю жизнь встреча с врагом — злобным, коварным, который не в состоянии был понять, на что способен советский человек.

Во время моего пребывания на одном из аэродромов 8-й воздушной армии мне позвонил ее командующий Т. Т. Хрюкин и попросил прилететь в штаб фронта в селение Грибоваха (вблизи города Шахты) к генералу Ф. И. Толбухину. Командующий фронтом, обращаясь ко мне, сказал: «Товарищ Левин, хотите познакомиться с одним из ваших «крестников»? И тут же он приказал привести пленного немецкого лётчика.

Ввели невысокого роста, широкоплечего немецкого летчика. Взгляд злобный, наглый. Генерал сказал ему: «Вы участвовали в налетах на Саратов и при допросе заявили, что Саратовский авиационный завод вами полностью уничтожен, сметен с лица земли. А вот перед вами директор действующего, выпускающего «яки» Саратовского завода».

Пленный с презрением посмотрел на меня и с иронией заявил: «Директор, может быть, и есть, но завода нет. Нет завода. Мы его полностью уничтожили. Мы его превратили в груды пепла и щебня».

Фашистские летчики, бомбившие завод, получившие за эту операцию самые высокие награды, были уверены, что с заводом полностью покончено. Им казалось, что восстановить завод, да еще во время войны, в короткие сроки — просто невозможно. А завод уже выпускал боевые «яки». Этого не могли понять фашистские выкорышки. Не знали они, не предполагали, на что способен воспитанный ленинской партией великий советский народ.

Пленного увели.

Командующий фронтом открыл ящик стола, положил на стол боевые кресты — награды пленного и новенький пистолет «Вальтер» с золотой свастикой. «Возьмите себе на память, что хотите, — сказал генерал. — Возьмите «на память» о тех, кто считает, что с вами полностью покончено».

Я взял «Вальтер». [132]

### Новый самолет Як-3

*Ответственное задание Родины. — Поточно-конвейерная организация производства. — Есть Як-3! — Боевое социалистическое соревнование. — 3-я заводская партконференция.*

В сентябре 1943 года, когда закончилось восстановление производства и завода, постановлением ГКО нам было поручено серийное производство нового истребителя Як-3, созданного в опытно-конструкторском бюро Александра Сергеевича Яковлева.

Успехи в развитии металлургии в стране, увеличение выпуска цветных металлов позволили тяжелые деревянные лонжероны крыла заменить дюралевыми. Были проведены коренные усовершенствования аэродинамики, уменьшена площадь крыла, установлен ряд новых приборов, увеличен калибр оружия. Вес нового самолета снизился против веса Як-1 на 300 килограммов. При том же двигателе Як-3 имел скорость на 70 километров в час больше, чем Як-1, а при установке двигателя ВК-107А скорость самолета стала 720 километров в час. Высокая скорость, скороподъемность, вертикальный и горизонтальный [133] маневр Як-3 давали нашим летчикам значительные преимущества.

В заключении по испытаниям самолета Як-3 с двигателем ВК-107А указывалось: «По основным летно-техническим данным в диапазоне высот от земли до практического потолка Як-3 является лучшим из известных отечественных и иностранных истребителей»{26}. Доктор технических наук, генерал-полковник инженер А. Н. Пономарев так оценил этот самолет: «Як-3 был самым легким и маневренным истребителем второй мировой войны»{27}.

Итак, закончилось восстановление завода, и перед коллективом была поставлена еще одна задача: увеличивая ежесуточный выпуск Як-1, начать подготовку серийного производства нового самолета без снижения общего суточного выпуска. Параллельно вести производство двух самолетов, снижая выпуск Як-1 и увеличивая выпуск Як-3.

Як-3 потребовал больших усилий всего коллектива. Резко увеличился объем металлических работ. Необходимо было освоить новое оборудование, новую технологию, переqualифицировать кадры, создать новые производственные цехи, участки, спроектировать и изготовить большое количество оснастки, инструмента. Положение осложнилось и тем, что трудоемкость изготовления самолета Як-1 после

налета вражеской авиации из-за невозможности сразу восстановить всю оснастку увеличилась на 30 процентов, численность же работающих уменьшилась. Все чаще стали поступать заявления об увольнении от рабочих, чьи города и села освобождались Красной Армией. Как было их удержать? Звала родная земля, родственники и друзья, пережившие ужасы немецкой оккупации, звали разрушенные города, села, заводы.

Существующие на заводе методы организации производства не обеспечивали решения поставленной перед коллективом задачи. Вместе с главным инженером завода Г. Н. Пивоваровым, главным технологом Н. Я. Мирошниченко, начальником производства Н. Ф. Кабелевским, парторгом ЦК ВКП(б) на заводе П. Я. Яковлевым мы обсуждали, какие необходимо принять меры, чтобы обеспечить требование Государственного Комитета Оборона. У коллектива был положительный опыт организации поточно-стендовой сборки самолетов Як-1, был опыт [134] сборки комбайнов на конвейере. И мы решили организовать изготовление основных агрегатов самолетов Як-1 и Як-3 — крыльев, каркасов фюзеляжей, топливных баков, предварительную и окончательную сборку самолетов и их окраску поточно-конвейерным методом с принудительным ритмом движения по часовому графику, механизировать и автоматизировать все конвейерные линии, все транспортные работы. Изготовление шасси, стабилизаторов, килей, фонарей кабины пилота и других крупных узлов решено было организовать на потоке также по часовому графику, планирование изготовления деталей в заготовительных цехах проводить в строгом соответствии с циклом изготовления агрегатов и самолетов. Выполнение этими цехами суточных и месячных планов засчитывать только при комплектной сдаче продукции.

Предстояло создать в агрегатно-сборочных цехах комплектный запас всех деталей, нормалей, узлов на 6 — 8 суток; для внедрения неизбежных конструктивных изменений увеличить мощность опытного цеха, передав ему самолет, и все изменения проводить только через этот цех (здесь первоначально отрабатывать конструкцию, технологию, эталонировать детали, определить потребную оснастку); после проверки новых узлов и деталей на переданном самолете запускать их в производство и затем ставить на агрегаты и самолеты; цех укомплектовать квалифицированными рабочими, конструкторами, технологами и работу вести круглосуточно.

Мы собрали руководителей цехов, отделов, служб, секретарей партийных, комсомольских организаций, председателей цеховых комитетов. Я сообщил о предложениях по организации выпуска самолетов.

На совещании возникли острые споры, приводились различные доводы за и против, опасения. Особенно много сомнений высказывали руководители крыльевого и бакового цехов. Но у большинства собравшихся предлагаемая организация производства получила одобрение. С нашими предложениями я вылетел в Москву. Нарком А. И. Шахурин собрал совещание, на котором я доложил о намечаемых мерах по обеспечению выполнения постановления ГКО, об организации серийного производства самолета Як-3. У нас была единственная просьба — бесперебойно обеспечивать завод комплектующими изделиями. Нарком одобрил предложения. Всем службам [135] наркомата было дано указание оказать заводу необходимую помощь.

\* \* \*

Нам предстояло сделать многое: спроектировать и построить поточно-конвейерные линии, механизировать передвижение и транспортировку деталей, агрегатов, самолетов, создать станции управления поточно-конвейерными линиями, электрооборудование магнитных, силовых станций, коммутаторов ритма, светосигнальные табло информации о сданных стендах и времени, оставшемся до передвижки конвейерных линий, автоматических указателей в диспетчерском пункте

завода и кабинете директора, показывающих установку, снятие агрегатов, самолетов с конвейера.

Надо было разработать технологию, компоновку стендов, оборудовать рабочие места, изменить всю систему планирования производства, рассчитать запуск, циклы изготовления и поставки тысяч деталей, сотен узлов, десятков агрегатов для обеспечения почасового графика, наладить четкую работу технических служб, аппарата снабжения, всего заводского организма. Предстояло обучить тысячи рабочих, мастеров, технологов, контролеров и других работников трудиться по новой системе.

В отделе главного энергетика под руководством грамотного, инициативного инженера Н. И. Сазонова была создана группа проектирования электрооборудования, станции управления поточно-конвейерными линиями. Конструкторы отделов главного механика и главного технолога проектировали поточные линии, механизмы передвижения и транспортировки. Был создан цех по изготовлению деталей и агрегатов механизации поточно-конвейерных линий. Оснащение потоков вели цехи подготовки производства, узлы и детали изготовлялись в цехах основного производства. Приказом по заводу установили сроки перехода каждого цеха на поточно-конвейерную работу, создания потоков в заготовительных цехах.

Была проведена техническая конференция, посвященная поточно-конвейерному методу организации изготовления самолетов Як-1 и Як-3. Три вечера руководители цехов, отделов, ИТР, стахановцы вели деловой разговор — как лучше, быстрее организовать работу по-новому, как использовать имеющиеся резервы. Много было [136] высказано ценных предложений, обобщенных в единый план. Партийный комитет завода взял под контроль его выполнение. Вся массово-политическая работа была направлена на разъяснение важности и необходимости перестройки производства.

В чем же заключалось преимущество поточно-конвейерной организации производства? Прежде всего в расчленении производственного процесса на отдельные операции и закреплении их за определенным рабочим местом — стендом. Рабочие места располагались в порядке последовательности операций и оборудовались в соответствии с закрепленным объемом работ специальными стеллажами для размещения деталей, узлов, комплектующих изделий. Работа на каждом стенде проводилась в строго определенном отрезке времени — ритме потока. Для постоянной ориентации работающих об оставшемся времени до начала передвижения конвейера в середине линии подвешивались сигнальные табло и табло «сданы стенды», а для контроля состояния работы в диспетчерском пункте завода и в кабинете директора были графики, коммутатор с указанием всех конвейерных линий. Управление конвейерными линиями было полностью автоматизировано, магнитные станции и коммутатор ритма управляли силовой станцией с тяговой тележкой, светосигнальными табло и извещателями.

Основным принципом организации поточно-конвейерного метода организации производства явилась полная синхронность работы всех поточных линий по обеспечению суточного, почасового графиков сдачи узлов, агрегатов и самолетов.

Выпуск самолетов Як-1 и Як-3 новым методом обеспечил быстрое освоение закрепленного объема работ каждым рабочим, особенно молодыми, сократил затраты труда на изготовление самолетов, производственные циклы, улучшил использование заводских площадей. Так, при изготовлении технологически сложного каркаса фюзеляжа трудоемкость была снижена на 41 процент, количество производственных рабочих уменьшилось на 30 процентов, вспомогательных — на 37; цикл изготовления был сокращен на 43 процента, путь прохождения фюзеляжа внутри цеха уменьшен на 680 метров.

В цехе опалубки фюзеляжа на 144 стендах проводились разнообразные работы: столярно-клеевые, обойно-малярные, монтажи управления, электрооборудования, [137]

монтажи трубопроводов и другие. Нормированное время сократилось на 44, цикл изготовления — на 30 процентов, путь прохождения изделия — почти на 50 процентов.

На 32 станках цеха предварительной сборки самолетов в результате перехода на поток было высвобождено 50 рабочих, 6 мастеров. Затраты труда сократились на 30,3 процента, путь прохождения агрегатов — на 200 метров, общая экономия месячного фонда зарплаты составила 87 963 рубля. В цехе изготовления баков путь прохождения их по цеху сократился с 548 до 150 метров, трудоемкость изготовления бензиновых баков — на 21,4, масляных — на 14 процентов. В цехе шасси цикл изготовления сократился с 9,8 до 3,2 суток, путь прохождения деталей и узлов — с 2600 до 250 метров.

Четкое закрепление работ за каждым станком давало возможность лучше использовать внутренние резервы, трудовые ресурсы, повышало производительность труда, трудовую и технологическую дисциплину. Эталонирование деталей, узлов, агрегатов повысило качество продукции. Более оперативно решались возникающие вопросы, тщательно готовилось внедрение конструктивных изменений. Была проведена унификация и типизация технологических процессов, совершенствовались методы и средства контроля. Все затраты на создание поточно-конвейерных линий окупались за 6,5 месяца.

Поток обеспечил перевод всех цехов на почасовой график и четкое выполнение заводом суточного графика сдачи самолетов. Вот несколько высказываний, опубликованных в «Заводской правде», из которых видно, как оценили рабочие, мастера, партийные работники новую организацию производства.

Слесари цеха сборки и сварки фюзеляжей Алешин и Ежов:

«С новой организацией производства мы освоились. Из личного опыта убедились, что при поточном методе от нас требуется большая точность в работе. Следовательно, улучшается качество продукции. До внедрения конвейера каждый рабочий самостоятельно проводил все операции по агрегату. Приспособления для разных операций были расположены друг от друга далеко. Для того чтобы полностью произвести все работы, нужно было затрачивать физическую силу на перенос. Сейчас каждый рабочий выполняет одну операцию. Это значительно облегчило труд».

Начальник отделения Стоднев:

«Первые дни работы [138] на конвейере дали возможность сократить нормированное время на агрегат на два часа. Вместо 10 ту же работу сейчас выполняют 6 человек».

Секретарь партбюро цеха окончательной сборки К. Конюхов:

«Первые дни дали вполне удовлетворительные результаты. Обе смены успешно выполнили свои задания. Передвижка происходила в полном соответствии с установленным ритмом. Значительно улучшилась технологическая и трудовая дисциплина. Резко сократилось число дефектов, улучшилось качество выпускаемых самолетов. Четкое разграничение рабочих мест и расстановка рабочих по линии конвейера улучшили общий порядок и облегчили мастерам руководство и контроль за ходом работы. Световые табло способствуют лучшей организации показа соревнования. Переход на новую организацию с полностью оборудованными местами и механизированным способом передвижения увеличит резервы в нашей работе».

Мастер Феклунов:

«Поток облегчает труд мастера и рабочих. Каждый имеет определенное задание и рабочее место. Из шести человек бригады уже в первые десять дней высвобожден один рабочий, количество выпускаемых агрегатов не уменьшилось».

Не все, однако, шло в соответствии с разработанными планами и сроками. То задерживалось изготовление конвейерных линий, средств механизации, то останавливались конвейерные линии и загорались красные лампочки в диспетчерском

пункте и в кабинете директора из-за неподачи деталей, комплектующих изделий, обнаруженных дефектов. Не все руководители цехов сразу осознали преимущество новой организации производства. Словом, было всякое. Но все трудности, недостатки, ошибки постепенно устранялись. Новое, прогрессивное прочно вошло в жизнь завода. В организации потоков и конвейеров была большая заслуга главных инженеров Г. Н. Пивоварова и сменившего его В. В. Бойцова.

В марте 1944 года коллегия наркомата заслушала мой доклад. Проведенная работа получила положительную оценку. Коллегия отметила:

«На заводе смонтированы и пущены в эксплуатацию конвейерные линии в цехах окончательной сборки, агрегатно-сборочные, поточные линии в заготовительных цехах, внедрено электроавтоматическое управление пульсирующими конвейерными линиями». [139]

Собравшийся в начале 1945 года партийно-хозяйственный актив в своем решении так оценил проделанную коллективом работу:

«За счет внедрения поточных конвейерных методов труда на заводе высвободились резервы, которые помогли параллельно с выпуском Як-1 освоить новый самолет Як-3. В результате перехода на поток упорядочилось производство, повысилась культура работы, резко увеличилась производительность труда, снизилась трудоемкость, высвобождено 600 квалифицированных рабочих».

\* \* \*

В апреле 1944 года завод отправил на фронт первые эскадрильи истребителей Як-3. В мае их выпуск составил 21,6 процента от общего выпуска самолетов, в июне — 52,7, в июле — 98,1 процента.

По указанию ЦК ВКП(б) для обмена опытом среди работников авиационной промышленности на заводе студией «Сибтехфильм» был снят фильм «Поточные методы организации производства — истребитель на потоке». В четырех частях фильма показана организация производства и наши товарищи, чьими руками изготавливались грозные истребители.

С появлением первых самолетов Як-3 на фронте они сразу же получили высокую оценку летного состава. Их полюбили летчики за простоту и легкость управления, маневренность, скорость, огневую мощь. На завод пришло много писем с фронта. Вот одно из них:

«Передаем вам свой горячий фронтовой привет от боевого коллектива гвардии подполковника Ковалева. Весь личный состав части выражает вам глубокую благодарность за врученные нам ваши боевые истребители Як-3. Благодаря их отличным качествам и высокому умению наших советских воинов, они стали грозным оружием против немецких захватчиков... ..В первом бою 14 июня мы показали противнику свои преимущества не количеством, а способностью советского воина и качеством боевого самолета. Бой был неравный, противника было больше в 7—8 раз. Из этого неравного боя мы вышли победителями, уничтожены 7 немецких самолетов. Через день был еще один бой, в котором противник был вдвое сильнее нас. Из этого боя мы также вышли победителями, уничтожив 15 самолетов противника. Враг извещал мощь нового самолета Як-3, изготовленного вашими [140] руками, позорно удирает с поля боя. Мы очень довольны качеством нового самолета и гордимся вами, тружениками тыла. Одержанные нами здесь победы с помощью Як-3 — это и ваша победа над врагом. От души благодарим ваш коллектив за изготовленные истребители Як-3. В процессе эксплуатации выявились некоторые недостатки, которые отражаются на боевой работе. Надеемся, что впредь у нас с вами будет хорошая, деловая связь, которая будет направлена на дальнейшее улучшение и усовершенствование самолета Як-3 и повышение его боевых качеств».

Следует 12 подписей.

В своей книге «Записки конструктора» А. С. Яковлев приводит два письма, присланные ему с фронта:

«Лейтенант Александр Ершов на фронте всего месяц, летает на Як-3. За этот месяц он провел шесть воздушных боев и сбил десять самолетов противника... Однажды на восемь наших истребителей налетело тридцать «фокке-вульфов». В этом бою Ершов плоскостью своего «яка» отрубил хвост одному «фоккеру», а другой сбил пулеметно-пушечным огнем.

На следующий день он летел вдвоем, взлетело шестнадцать «фокке-вульфов», в завершающем воздушном бою он сбил три истребителя».

«На подступах к Берлину небо наше. Посылаю Вам карточку одной рядовой пары — тт. Величко и Андриенко, которые за 7 минут воздушного боя на Як-3 («яшках») из восьми «фоккеров» сбили на моих глазах четыре самолета. Это не единичный случай у летчиков. Генерал-майор Дзусов»{28}.

Новые «яки» были на вооружении у летчиков полка «Нормандия — Неман» и польского «Варшава».

«Самолет Як-3 конструктора А. С. Яковлева по своим боевым характеристикам... является самым легким истребителем в мире. Установленный на самолете Як-3 двигатель ВК-107А... высокие аэродинамические качества позволили ему превзойти все немецкие истребители по скорости, скороподъемности и маневренности... первоклассный советский истребитель был лучшим в мире; в воздушном бою с «мессершмиттами» и «фоккерами» он имел бесспорное превосходство.

Самолет Як-3 особенно пришелся по душе французам» {29}. [141]

Французский летчик Франсуа де Жоффри, совершивший 125 боевых вылетов, сбивший 11 фашистских самолетов, награжденный орденами Красного Знамени и Отечественной войны I степени, в своей книге «Нормандия — Неман» пишет:

«Чудесным утром 13 августа к полк советские летчики-перегонщики из Саратова доставили знаменитые истребители Як-3. Истребитель Як-3, очень легкий по весу самолет, отличался высокими летными качествами, совершенной формой и тщательной отделкой. Обзор у истребителя был изумительный, особенно впереди. Самолет обладал отличной маневренностью. Точность огня была изумительной. Мы с горящими от восхищения глазами вертелись около новых машин»{30}.

Задание ГКО по выпуску новых истребителей коллективом завода было успешно выполнено.

\* \* \*

Красная Армия, ее Военно-Воздушные Силы, прочно удерживающие господство в воздухе, освобождали советскую землю от фашистских захватчиков. Завершив освобождение Родины, Красная Армия помогала избавиться от фашизма народам Европы. Фронт уходил все дальше и дальше. В городе снята светомаскировка. Вечером на улицах заводского поселка зажглись электрические лампы, засветились огни в корпусах завода и жилых домах. Утром 31 июля 1944 года поселок услышал молчавший долгое время заводской гудок.

Заводской гудок... В мирные предвоенные годы это казалось естественным, обычным явлением. Но тогда, после пережитых ночей бомбежки завода, месяцев напряженной работы в затемненных цехах со звуками заводского гудка в душе каждого поднималась радость, вера в близкую победу.

Отправлять истребители по воздуху стало далеко, да и нужды такой не было. Господство в воздухе полностью завоевано. Поступило указание ГКО отправлять самолеты железнодорожным транспортом. Сегодня это выглядит обыденно. А тогда было знаменем близкой победы.



Советский тыл обеспечил свою армию достаточным запасом боевой техники, не было нужды с ходу бросать, ее в бой. Исчезла опасность уничтожения ее с воздуха раньше, чем она дойдет до фронта. Все больше времени начинали занимать мирные дела. Завод получил задание [142] изготовить гильзы для тракторов и другие детали для сельскохозяйственных машин; отремонтировать вагоны и изготовить запчасти для Саратовского трамвайного парка; отремонтировать поврежденные на фронте паровозы; оказать помощь колхозам и совхозам области в уборке урожая.

Коллектив с огромным воодушевлением принялся за выполнение мирных заказов. В этом мы также видели приближение скорой победы.

Партийная организация завода стала больше уделять внимания марксистско-ленинской подготовке кадров, повышению общеобразовательного уровня молодежи, технического уровня ИТР. На заводе был создан филиал вечернего университета марксизма-ленинизма, в котором занималось более 100 человек партийно-хозяйственного актива, в цехах и отделах работали школы и курсы по изучению истории партии. Все чаще стали выступать в клубе лекторы и докладчики. Была открыта школа рабочей молодежи, в которой обучалось 400 человек, организованы консультации для изучающих английский и немецкий языки, курсы для подготовки к поступлению в техникумы и вузы. Активно работала художественная самодеятельность, заводские физкультурники пополнили коллекцию грамот и кубков.

Подходил к концу 1944 год. Четко, ритмично работали 30 поточно-конвейерных линий, 37 подвесных путей длиной 2585 метров. Коллектив завода, не снижая общего суточного выпуска самолетов, обеспечил организацию серийного производства истребителя Як-3.

О творческом росте коллектива завода говорят и такие примеры. Если с момента запуска в производство Як-1 до выхода на максимальный суточный выпуск коллективу потребовалось 12 месяцев, то для выхода на то же количество более сложного самолета Як-3 при одновременном изготовлении Як-1 — менее 4 месяцев.

5 декабря завод выполнил план 1944 года в целом на 108,5 процента, производительность труда составила 107 процентов, трудоемкость изготовления самолета Як-3 снижена на 57 процентов.

Истребители саратовского завода были самыми дешевыми по стоимости и по затратам труда на их изготовление. Мы прочно удерживали Знамя Государственного Комитета Обороны. [143]

Все годы войны партийный комитет, завком профсоюза, комитет комсомола и руководство завода уделяли много внимания организации, подведению итогов и показу хода социалистического соревнования, распространению опыта передовиков и поощрению инициативы. Итоги социалистического соревнования между подразделениями, рабочими отдельных профессий всегда обсуждались с широким участием актива. Шли горячие споры. Иногда приходилось проводить дополнительные проверки показателей.

Для поощрения лучших подразделений и рабочих присуждалось: право хранения Переходящего Знамени Государственного Комитета Обороны, знамен обкома партии и облисполкома и учрежденных на заводе вымпелов, занесение в книгу и на доску Почета, награждение Почетными грамотами, присуждение звания лучшего по профессии, присвоение бригадам имен Героев Советского Союза, награждение наркомом значком «Отличник социалистического соревнования». Вручались денежные премии, ордера на промышленные товары, предоставлялось дополнительное питание.

На заводе еженедельно выпускалась многотиражная газета. В цехах, где были узкие места или появлялись яркие примеры хорошей работы, в тот же день выпускались «боевые листки». В каждом цехе и отделе выходили стенные газеты. Большую помощь нам оказывали выездная редакция «Комсомольской правды» и областная газета «Коммунист».

Действенным был наглядный показ хода соревнования, моральное и материальное поощрение победителей. Приведу несколько примеров. За август 1944 года первое место на заводе по итогам соревнования было присуждено цеху, которым руководил К. А. Грачев. Этот коллектив получил право хранения Знамени Государственного Комитета Оборона. Для премирования отличившихся было выдано 10 тысяч рублей, 350 ордеров на промышленные товары, в том числе: кожаные полуботинки — 25 пар, дамские туфли — 5 пар, платья шерстяные — 6 и т. д. Начальник цеха был премирован полуторамесячным окладом и кожаными полуботинками, секретарь партбюро цеха Конюхов и председатель цехкома Быстро — месячным окладом и также орденом на полуботинки.

Лучшими мастерами завода были признаны Никитин, [144] Наумов, Царьков, Камышев. Им выдали по 850 рублей и одному ордеру на промтовары. В распоряжение каждого мастера для премирования рабочих было выделено по 1500 рублей. Лучшим технологом стал Абачин. Он был премирован месячным окладом, орденом на кожаные полуботинки.

Всего по итогам августа было отмечено 14 цехов и отделов, 11 комсомольско-молодежных бригад, 22 мастера, 8 технологов и конструкторов.

Среди различных поощрений большое значение имело предоставление дополнительного питания. Рабочим, выполнившим условия соревнования по профессиям, отмеченным решением завкома профсоюза как победители соревнования, были выданы талоны второго горячего питания на месяц и ордера на промтовары.

За активное участие в рационализации и изобретательстве Беляева, Пономаренко, Федотова, Тимофеева, Гаврилина и других работников премировали валенками.

На заводе широко применялись премиальные системы. Так, например, в 1943 году действовало 45 положений о премировании рабочих, ИТР и служащих: за выполнение сменных заданий, качество продукции, снижение трудоемкости, ритмичную работу на потоках, перевыполнение норм, обучение молодых рабочих, комплектную сдачу продукции, сокращение циклов, экономию материалов, топлива, электроэнергии и другие показатели.

Широко был организован показ хода соревнования за выполнение суточного графика в цехах и на общезаводской доске в центре завода.

Один из ветеранов завода И. В. Суксов, работавший в 1942 году начальником смены цеха окончательной сборки, вспоминает:

«Придя на работу, я всегда обращал внимание на щит показа, который перед началом смены поднимался до самых потолочных ферм сборочного цеха для всеобщего обозрения. На этом щите крупным шрифтом были отражены результаты работы прошедшей смены.

Если оценка была хорошей, — смену приветствовали, отмечали, кто из рабочих отличился. В смене устанавливался хороший настрой. Я, мастера и рабочие трудились с радостным подъемом. Хотелось сегодня сделать еще больше. Если же наша работа получала неудовлетворительную оценку, то и это отнюдь не расслабляло нас. В [145] смене повышалась требовательность. Вместе с мастерами я показывал рабочим на этот щит, укоряющий смену за плохую работу. Этим мы добивались быстрейшей сдачи монтажей и выполнения сменного задания.

Наглядный показ работы был мощным подспорьем в сложной организации производственного процесса».

\* \* \*

Все военные годы не прекращал работу заводской клуб. В его плохо отапливаемых помещениях собирались кружковцы, репетировали пьесы, разучивали песни. Здесь же

занимались спортом, а в зрительном зале демонстрировались кинофильмы. Так мы использовали короткие минуты отдыха.

Крепкая дружба установилась у коллектива завода с эвакуированными в Саратов артистами Московского Художественного академического театра имени Горького. Артисты театра были частыми и желанными гостями в клубе, общежитиях и в цехах завода. Мы организовывали коллективные посещения спектаклей.

В обеденные перерывы и поздно вечером, несмотря на усталость от напряженной работы, с большим вниманием слушали рабочие выступления прославленных мастеров МХАТА: И. М. Москвина, М. М. Тарханова, А. К. Тарасовой, О. К. Андровской, К. Н. Еланской, А. П. Зуевой, А. Н. Грибова, М. М. Яншина, Н. П. Хмелева, В. Я. Станицына, Б. Н. Ливанова и других. Сколько радости они дарили рабочим своим чудесным талантом! Каждое выступление, беседы артистов МХАТа были настоящим праздником для коллектива.

Побывали у нас ансамбль песни и пляски Советской Армии во главе с Александром Васильевичем Александровым, народные артисты СССР Паторжинский, Александровская, артисты театра имени Немировича-Данченко и многие другие прославленные мастера искусств.

Большая дружба связывала коллектив завода с Саратовским драматическим театром имени Карла Маркса. Его ведущие артисты Соболева, Срижова, Степурина, Муратов, Карганов и другие часто посещали завод. Мы их всегда встречали с большой радостью, благодарили за удовольствие, которое они доставляли своими выступлениями.

Посетили завод писатели В. Василевская и А. Корнейчук. В цехах и клубе они не только читали отрывки [146] из своих произведений, но и рассказывали о героических подвигах защитников Родины, делились впечатлениями о своих фронтовых поездках.

Были у нас на заводе свои поэты и прозаики, которые короткие минуты отдыха отдавали литературному творчеству. Часто выступали в заводской печати конструктор Кравцов, рассказы которого, полные патриотизма, беззаветной веры в победу, читались с большим интересом, слесарь Васильев, диспетчер Пахомов, разметчик Михайлов, слесарь Каракшев и многие другие.

Хочется привести такое объявление тех лет: «Сегодня, 27 мая 1943 года, в редакции «Заводская правда» состоится первый «Литературный четверг», посвященный творчеству заводских авторов. Обсуждается новая повесть «Жена», рассказывающая о трудовом героизме советских женщин. Автор В. Васильев, слесарь механического цеха».

В клубе, цехах, общежитиях, подшефном госпитале часто выступали участники заводской художественной самодеятельности. С большим чувством, проникновенно исполняла распред Смирнова «Синий платочек», диспетчер Лещинский — пародию на танец Чарли Чаплина, токарь Харитонов — русские народные песни на баяне, инструментальщик Игонин — танец «яблочко». Выступали хоровой и инструментальный ансамбли, джаз-оркестр.

Активно работало заводское спортивное общество. Секцией тяжелой атлетики руководил слесарь-стахановец Титов, волейбольной мужской — старший технолог Таварьян, женской — кассир Лопато, мотосекцией — слесарь Ремизов, велосипедной — слесарь Белов. Занятие спортом помогало восстановить силы после напряженной работы в условиях сурового военного времени.

\* \* \*

10 апреля 1945 года коммунисты завода собрались на свою третью общезаводскую конференцию. Предстояло подвести итоги работы с июня 1943 по март 1945 года, наметить дальнейшие перспективы.

Партийная конференция дала положительную оценку проделанного коллективом за это время. Партийная организация сумела сплотить коллектив. Он выстоял в ночь налета вражеской авиации, восстановил разрушенные корпуса, реконструировал производственные участки. [147] Досрочно выполнены государственные планы 1943 и 1944 годов, первого квартала 1945 года.

На конференции была отмечена большая работа по улучшению боевых качеств истребителя Як-1. Без снижения общего выпуска освоен в серийном производстве новый истребитель Як-3. Успешно внедрены передовые, прогрессивные формы организации производства. Завод добился ритмичной сдачи продукции, стал одним из передовых предприятий в отрасли и области.

Обращалось внимание на то, что большинство коммунистов и много беспартийных активистов занимались в вечернем университете марксизма-ленинизма, в созданных парторганизациями школах и кружках. Коммунисты показывают образцы в работе. Действуют 72 партийные группы в цехах и отделах. Заслуженным авторитетом пользуются группорги Костецкий, Зорин, Филенков, Иванов, Никитин, Мостовой и другие. За отчетный период вступили в кандидаты партии 492 человека. Членами партии стали 350 человек. Среди них тысячники Толоконников, Паршин, начальник мастерской Розанов, комсомольские вожаки Федулов, Сперанский и другие.

Значительным достижением прошедших лет является рост кадров. Тысячи пришедших на завод рабочих получили квалификацию, стали стахановцами, двухсотниками, тысячниками, выдвинуты мастерами, контролерами. Уверенно возглавляют крупные цехи воспитанники завода коммунисты А. А. Попов, С. А. Скворцов, С. М. Энтин, М. В. Агранович, В. Ф. Зобнин, В. С. Абрамов, С. С. Самойленко, К. П. Павленко, М. П. Туманьян, В. Н. Оралов, М. Г. Сероглазов, К. А. Грачев, А. А. Калинин, А. Ф. Ионов, И. П. Мандрица, М. В. Петров, В. И. Ружьев, К. А. Постнов и другие.

Отмечались на конференции и факты нарушений производственной и технологической дисциплины. Было обращено внимание на медленное внедрение отдельными цехами хозяйственного расчета, упущения в агитационно-массовой работе, контроле за хозяйственной деятельностью и другие недостатки.

Партийная конференция наметила пути дальнейшего улучшения работы завода. [148]

## Второй орден на знамени завода

*День Победы. — Парад в Москве. — Итоги военных лет. — Высокая награда авиастроителям.*

Приближался конец войны. Верховное Главнокомандование поставило перед Советскими Вооруженными Силами задачу: одновременным наступлением по всему фронту завершить разгром фашистской Германии. Все чаще и чаще ставший таким привычным голос диктора Ю. Левитана, передававшего сообщения Совинформбюро и Приказы Верховного Главнокомандующего, перечислял незнакомые названия немецких городов и населенных пунктов.

21 апреля 1945 года соединения 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов с участием 16-й, 2-й и 18-й воздушных армий начали ожесточенное сражение за Берлин. 1 мая над зданием рейхстага взвилось знамя Победы.

В первые майские дни все с большим волнением ждали сообщения о полной и безоговорочной капитуляции Германии, об окончании войны. В ночь с 8 на 9 мая радио оповестило нашу страну об этой всемирно-исторической [149] Победе. Окончилась война в Европе. Наступил День Победы над фашистской Германией.

Невозможно передать словами, что происходило в цехах завода, где работала ночная смена. Ликование, возгласы, объятия, слезы... Слезы радости. И слезы печали на глазах у тех, чьи мужья, отцы, братья и сестры не дожили до этого дня.

На завод группами и в одиночку спешили рабочие и служащие. Каждый понимал: радость нужно переживать вместе со всем коллективом. Ранним утром 9 мая коллектив завода собрался на митинг — первый митинг первого послевоенного дня, Дня Победы.

Вот как описывала областная газета «Коммунист» на следующий день этот митинг.

«Клятва выполнена... Почти полторы тысячи дней завод был тем полем сражения, где отстаивали честь и независимость, свободу своей Родины. И сегодня люди устремились сюда.

То, ради чего они недосыпали неделями, ради чего они, преодолевая усталость, стояли у станков, иной день без обеденных перерывов и без подмены, ради чего они работали каждый за двоих,—свершилось. Германия сдалась на суд победителей.

Комбайновцы! Этим именем гордились, как званием — гвардии. Они были подлинными гвардейцами тыла. Их трудовая слава отмечена за годы войны орденом Ленина, им 28 раз за время войны присуждалось Знамя Государственного Комитета Обороны.

...Почетный караул сопровождает Знамя Государственного Комитета Обороны. Его водружают на трибуне.

— Поздравляю вас, дорогие товарищи, с великим Днем Победы,—говорит парторг ЦК ВКП(б) на заводе тов. Яковлев. И громкое русское «ура!» раздаётся на заводском дворе.

Слово берет старый рабочий завода тов. Литаев.

— Немцы хотели сделать наших людей рабами. Но нет и не будет в мире силы, которая могла бы согнуть нас. За нашу победу, товарищи, за наш великий народ, за нашу родную партию, которая вела и привела нас к этой Победе!

Вновь раздаётся громкое «ура!».

Директор завода докладывает: «Мы выполнили свою клятву перед партией, перед советским народом. Мы пришли к празднику Победы со знаменем победителей [150] соревнования. Клянемся же и впредь крепить мощь нашей социалистической державы!»

Выступает секретарь горкома партии В. И. Киселев. Он поздравляет славный коллектив с Победой и выражает уверенность, что комбайновцы самоотверженным трудом помогут быстрее залечить раны войны.

С огромным воодушевлением комбайновцы принимают письмо ЦК ВКП(б)».

9 мая 1945 года... Ликование в каждом доме. Как будто все жители вышли на улицы и площади города. Песни, пляски, радостные приветствия. В конце дня состоялся общегородской митинг, на котором было предоставлено слово и мне.

Собрались на праздник Победы и воспитанники нашего детского сада. Шестилетние воины ведут «яростное сражение за Берлин», враг отступает... Вова Филипенко единогласно избирается маршалом Жуковым и под крики «ура!» водружает красный флажок на игрушечном домике...

15 мая в клубе состоялся слет стахановцев завода. По предложению коллективов цехов приняли обращение к рабочим, инженерам, техникам и служащим города и области с призывом встать на трудовую вахту Победы.

\* \* \*

20 июня позвонил нарком и предложил мне прибыть в Москву, имея при себе правительственные награды, Вызов был необычным. Стало известно, что группу директоров заводов вызывают для присутствия на параде Победы и приеме в Кремле в честь участников парада.

За годы войны у меня было немало вызовов в ЦК ВКП(б), Совнарком, наркомат. Разные были причины. В Москву выезжал я в связи с необходимостью увеличения выпуска самолетов, проведения их модификации, установки нового оборудования,

вооружения, производством нового самолета. Большинство вызовов сопровождались малоприятными для директора разговорами. Строго спрашивали за различные упущения в работе. И вот теперь этот радостный вызов.

На следующий день я прилетел в Москву. В наркомате мне вручили пропуск на Красную площадь и пригласительный билет на прием в честь участников парада Победы. Эти два дорогих для меня документа я бережно храню в своем архиве. [151]

Первый приезд в Москву после окончания войны... Столица ликующая, праздничная. В наркомате радостные встречи с друзьями, товарищами по работе.

Много писалось о дне 24 июня 1945 года — пасмурном, дождливом, но счастливом, незабываемом. Хорошо сказал С. М. Штеменко в своей книге «Генеральный штаб в годы войны»:

«Таких парадов не было за всю историю Советских Вооруженных Сил. Больше того, Красная площадь не видела ничего подобного за 800 лет своего существования»{31}.

В числе приглашенных я стоял на трибуне. Рядом — директора заводов, генералы, деятели науки и культуры, стахановцы, зарубежные гости. Бесперывно шел мелкий морозящий дождь. Но все мы, затаив дыхание, следили за этим необыкновенным парадом.

В четком воинском строю шли сводные полки всех фронтов — маршалы, генералы, адмиралы и офицеры, сержанты и солдаты, представители всех родов войск. Опаленные в кровопролитных боях, увешанные боевыми орденами.

Гордо реяли над площадью красные знамена, с которыми воспитанная ленинской партией Красная Армия защищала честь и свободу своей Родины. Символы нашей победы...

Вдруг смолкли боевые марши. Над площадью раздалась дробь барабанов... Нагнув древки, задевая полотнищами мокрую брусчатку, наши воины несли фашистские знамена. Знамена, под которыми шли фашистские изверги, чтобы уничтожать, грабить, разрушать, поработать народы нашей Родины. Эти шелковые и бархатные, расшитые серебром и золотом с фашистской свастикой знамена с омерзением бросались к подножию ленинского Мавзолея.

Незабываемый парад...

На следующий день в Кремле состоялся прием в честь участников парада Победы. Сколько было счастливых, радостных встреч друзей и товарищей, тех, кто с оружием в руках защищал Родину, и тех, кто в тылу создавал танки и самолеты, пушки и автоматы, выращивал хлеб, обеспечивал Красную Армию всем необходимым для Победы.

После приема в Кремле Главный маршал авиации А. А. Новиков пригласил нескольких товарищей, в том числе и меня, в штаб Военно-Воздушных Сил. Долго [152] сидели мы в тот вечер, вспоминая пережитые тяжелые годы.

Годы войны были не только годами разрушения, но и годами беспримерного, величайшего созидания. За эти годы были созданы десятки новых крупных заводов. Значительно увеличили мощность, были реконструированы существующие. В очень короткие сроки из руин и пепла восстанавливались заводы, разрушенные фашистами на временно оккупированной территории.

Военно-Воздушные Силы с каждым годом получали все больше и больше новых, отвечающих требованиям войны, самолетов. В июле — декабре 1941 года было выпущено 8,2 тысячи боевых самолетов, 1942 году — 21,7 тысячи, 1943 — 29,9 тысячи, 1944 — 33,2 тысячи, в первую половину 1945 года — 19,1 тысячи. Всего с 1 июля 1941 по 30 июня 1945 года авиационная промышленность СССР произвела 136800, из них 112,1 тысячи боевых самолетов, а фашистская Германия, располагавшая ресурсами почти всей Европы, за этот период произвела 88 тысяч, в том числе 80,6 тысячи боевых самолетов{32}.

К началу наступления немецко-фашистских войск на Московском направлении три фронта — Западный, Резервный и Брянский — в конце сентября 1941 года имели всего 545 самолетов, в большинстве своем устаревшей конструкции. В начале битвы под Сталинградом в конце июля 1942 года в составе Сталинградского фронта было всего 337 самолетов. А в операции по освобождению Правобережной Украины уже участвовало 2300, Белоруссии — около 6000, в Берлинской операции — до 7500 боевых самолетов новейших конструкций.

Все годы войны упорно и настойчиво работали конструкторские бюро и институты. Было освоено и пущено в серийное производство, включая модернизацию, 25 новых типов самолетов. В то же время Германия смогла наладить массовый выпуск лишь одного нового истребителя ФВ-190 и осуществить несколько модификаций самолетов Ме-109 и Ю-88.

Будучи в Москве, я все время думал о родном коллективе, наших рабочих и инженерах, которые все 1418 дней и ночей войны, не щадя своих сил и здоровья, строили, совершенствовали, испытывали боевые самолеты, внося свой вклад в Победу. [153]

Война стала суровой школой для коллектива, серьезным экзаменом на зрелость для руководящих кадров завода. Попытаемся подвести некоторые итоги работы за эти годы.

Все годы войны опытно-конструкторским бюро Александра Сергеевича Яковлева совместно с коллективом завода совершенствовались летно-тактические и эксплуатационные качества самолета Як-1. В короткие сроки был создан в ОКБ и освоен в серийном производстве новый истребитель Як-3.

Скорость изготавливаемых заводом истребителей выросла с 580 до 720 километров в час. Время набора высоты 5000 метров сократилось с 5,4 до 3,9 минуты. Мощность минутного залпа увеличилась с 1784 до 2730 выстрелов при увеличении калибра оружия, запаса патронов и снарядов.

Вес самолета уменьшился с 2895 (Як-1) до 2650 килограммов (Як-3). Самолеты оборудовались новейшей радиосвязной и навигационной аппаратурой, более мощным вооружением. Значительно повысились их надежность и живучесть.

Годы войны для коллектива завода были периодом напряженного труда, стремления использовать инициативу, изобретательность, резервы для совершенствования выпускаемых истребителей, снижения трудоемкости их изготовления, увеличения выпуска.

Необходимость постоянного увеличения выпуска самолетов требовала осуществления перестроек производства, подготовки и переподготовки кадров. Реорганизовывались и расширялись цехи и мастерские. Были пущены десятки поточных, прямоточных и конвейерных линий с электроавтоматическим управлением.

Все годы войны сокращался производственный цикл, уменьшалась стоимость истребителей, повышался коэффициент использования металла. Сэкономлены сотни тонн металла, красок, бензина, тысячи кубометров авиационной древесины, тысячи метров авиационного полотна, миллионы киловатт-часов электроэнергии.

Трудоемкость изготовления самолета Як-1 уменьшилась почти в шесть раз, Як-3 — в три раза. Истребители, выпускаемые саратовским заводом, были самыми дешевыми по стоимости.

В одном из приказов наркома говорилось:

«Рационализаторы Саратовского авиационного завода за время [154] войны внесли большой вклад в дело улучшения технологии, внедрения поточных методов производства, снижения себестоимости и улучшения качества самолетов. В социалистическом соревновании рационализаторов авиационной промышленности они заняли первое место. За годы войны внедрено 2340 рационализаторских предложений, которые дали стране 20 миллионов рублей условной годовой экономии».

Несмотря на трудности со снабжением, внедрение большого количества различных усовершенствований, освоение нового самолета Як-3, все основные цехи завода работали ритмично, обеспечивая сдачу готовых к бою самолетов по суточному графику.

На заводе выросли тысячи стахановцев, ударников, для которых работать за себя и за ушедших на фронт товарищей стало правилом, законом. В дни исторической битвы за Сталинград родилось замечательное движение тысячников. 28 раз коллектив завоевывал первенство во Всесоюзном социалистическом соревновании.

Саратовские «яки» прошли боевой путь от Москвы до Варшавы, Берлина, Софии, Бухареста, Будапешта, Праги, Белграда, успешно завершили войну на Дальнем Востоке. На подступах к столице нашей Родины — Москве, в знак больших заслуг отважных защитников московского неба, на мраморном постаменте установлен Як-3.

\* \* \*

2 июля 1945 года был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении за образцовое выполнение заданий правительства по выпуску боевых самолетов Саратовского авиационного завода орденом Трудового Красного Знамени.

Второй орден на знамени завода... В тот же день Указом Президиума Верховного Совета СССР 166 наших рабочих и специалистов были награждены орденами и медалями. Среди них были рабочие-стахановцы и ударники, летчики и механики, командиры производства и конструкторы, технологи, контролеры и другие работники.

Орденом Ленина награждались: слесарь-тысячник, наш замечательный рационализатор Михаил Николаевич Маркелов, начальники цехов Валентин Иванович Комаров и Виктор Владимирович Попков, главный инженер завода Василий Васильевич Бойцов и я; орденом Красного [155] Знамени — летчик-испытатель Борис Иванович Краснокутский. Ордена и медали получили Л. Д. Арсон, Н. Я. Мирошниченко, А. С. Портнов, М. В. Петров, Н. П. Уланов, Г. В. Марчевский, М. И. Ефремова, И. А. Титов, И. С. Сидоренко, К. А. Грачев, А. Н. Ильин, С. В. Копов, И. Ф. Палагин, П. Т. Пономарев, Т. Ф. Сейфи, И. И. Шатров, В. С. Абрамов, М. В. Агранович, А. П. Борзов, Р. С. Вайнштейн, Н. М. Константинова, А. С. Милохин, Н. С. Попков, М. В. Петриченко, В. В. Пшеничный, П. А. Святославов, С. М. Энтин, А. С. Лукичев, К. Г. Воробьева, А. Ф. Насонова и другие. Это был второй отряд орденосцев за годы Великой Отечественной войны.

4 июля 1945 года передовая статья газеты «Известия» писала:

«Награждение орденами и медалями значительного количества рабочих и работниц авиационной промышленности, конструкторов и хозяйственников, инженеров и мастеров будет встречено советским народом с искренней радостью.

Авиационная промышленность Советского Союза вышла из войны с подлинным триумфом. Наши Военно-Воздушные Силы внесли громадный вклад в дело разгрома врага. Задолго до окончания войны советская авиация стала полновластным хозяином в воздухе.

К концу войны наша авиация выросла в 5 раз. Качественное, а затем и количественное превосходство нашей авиации — вот итог, которым советский народ гордится...

На многочисленных наших авиационных предприятиях трудились и трудятся замечательные люди, кадровые рабочие, ИТР, талантливая молодежь — цвет нашего рабочего класса.

Они знали, какое важное дело поручила им Родина. Всю свою любовь к Советской Родине, к Красной Армии, к нашей партии труженики авиационных заводов выражали тем, что работали вдохновенно, беззаветно, не жалея сил. Наш народ с любовью и уважением относится к творцам самолетов, начиная от конструктора и кончая рядовым рабочим.



В нашей стране знают и ценят вклад, внесенный славным коллективом авиационников в нашу Победу».

Мы с радостью читали эти строки, видя в них высокую оценку труда авиастроителей, в том числе саратовцев. [156]

16 сентября 1945 года был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении за успешное выполнение заданий правительства по выпуску боевых самолетов, моторов, авиационных приборов и агрегатов, самолетного и моторного оборудования в период Отечественной войны группы руководящих работников промышленности. Я получил орден Кутузова I степени. Это был третий мой орден за годы войны.

В канун XXVI съезда КПСС на экраны страны вышел фильм «Особо важное задание», рассказывающий о героическом труде коллектива одного из авиационных заводов в годы Великой Отечественной войны. Эвакуация, организация производства грозных штурмовиков на заводе, строительство которого еще не закончено, невероятно сложные условия работы и жизни, холод в цехах, скудные нормы питания и самоотверженный труд...

В ряде кинотеатров выступали ветераны авиационной промышленности, участники тех незабываемых военных лет. Довелось выступить и мне. Каждый из нас, саратовских авиационников, с огромным душевным волнением, а порой и слезами на глазах смотрел этот фильм, и в памяти вставали тяжелые военные годы... Женщины и подростки — основные строители боевых истребителей, ночь налета вражеской авиации и героические 80 дней и ночей восстановления завода, постоянное совершенствование боевых качеств самолетов и ежедневная, ежечасная борьба за выполнение суточного графика, сложные задачи, которые требовали еще большего напряжения сил, новой перестройки производственного процесса.

Для нас, людей старшего поколения, этот фильм был не только воспоминанием о прожитых годах войны, но и встречей с нашей молодостью. Ведь многим из нас, кому было доверено руководить большими коллективами, едва минуло 30 лет.

Когда я смотрел фильм, то думал: мало, очень мало мы рассказываем молодежи о героической работе тыла. Есть на телевидении клуб фронтовых друзей, «Подвиг», регулярно встречаются ветераны войны. Это имеет огромное воспитательное значение. Жаль, что на этих встречах редко можно увидеть тех, кто обеспечивал фронт оружием — ученых и конструкторов, рабочих и колхозников. Недостаточно в семье и школе мы воспитываем любовь к профессии рабочего, гордость быть рабочим человеком. [157]

### Золотой фонд коллектива

*Герои тыла. — Так сражались воспитанники завода. — В семье единой. — Наш авангард. — Слово о друзьях-товарищах.*

На заводе в тяжелые военные годы работали замечательные люди. О жизни и счастливой судьбе, трудовом подвиге некоторых из них хотелось бы рассказать в этих воспоминаниях.

Варвара Абрамовна Никольская, Любовь Филипповна Трутанова, Мария Алексеевна Ростова... Трех женщин роднила биография поколения. Безрадостное тяжелое детство в бедных крестьянских семьях. Батрачили, жили «в людях», были прислугами, нянчили чужих детей.

Неграмотные, из разных деревень Саратовской губернии, пришли они в Саратов в поисках заработка. Биржа труда. Случайные поденные работы.

На окраине Саратова началось в те годы строительство завода комбайнов. Пошли на стройку чернорабочими. Вечерами после тяжелого рабочего дня занимались в школе ликвидации неграмотности. Уже в солидном [158] возрасте по буквам слагали слова, учились читать, писать, считать.

Заводу нужны были квалифицированные кадры. Создаются различные школы, кружки. Пошли и эти женщины на курсы, чтобы получить рабочую специальность. В.

А. Никольская стала строгальщицей, Л. Ф. Трутанова — револьверщицей, М. А. Ростова — слесарем, а затем сварщицей. Изготавливали детали для комбайнов, затем самолетов. На заводе вступили в ряды Коммунистической партии. В дни войны уже квалифицированные, умудренные опытом работницы трудились за двоих, обучали молодых, делаясь с ними своими знаниями, богатым житейским опытом.

В 1942 году в числе первой группы награжденных были и наши героини. В. А. Никольская первой на заводе была награждена орденом Ленина, Л. Ф. Трутанова — орденом Трудового Красного Знамени, М. А. Ростова — медалью «За трудовую доблесть».

Семен Васильевич Копов — один из славных ветеранов завода. В прошлом батрак, пастух. После службы в Красной Армии в 1931 году пришел на завод. Был чернорабочим, нагревальщиком, а вскоре самостоятельно начал работать на штамповочном молоте. Дело спорилось. С каждым днем увеличивалось количество отштампованных штифтов — деталей для зерновых комбайнов. В середине 30-х годов, первым в Саратове включившись в стахановское движение, С. В. Копов вызывает на социалистическое соревнование штамповщиков запорожского завода «Коммунар» и Ростовского завода сельскохозяйственных машин. 21 ноября 1935 года С. В. Копов отштамповал 7015 штифтов при норме 2600, побив все существовавшие рекорды в сельскохозяйственном машиностроении.

Изо дня в день Семен Копов увеличивал выработку. В апреле 1936 года за смену отштамповано 14200, а в августе — 14800 штифтов. Это был всесоюзный рекорд. Но Копов не остановился на достигнутом. Он довел выпуск до 18500 деталей в смену.

Когда страна посылала своих представителей на VIII Чрезвычайный съезд Советов для утверждения Основного Закона Советского государства — Конституции СССР, делегатом был избран С. В. Копов. Потом ему, бывшему батраку, рабочему-штамповщику, было оказано новое доверие: он был избран депутатом высшего [159] органа власти республики — Верховного Совета РСФСР.

Учеба в промышленной академии прервана войной. С. В. Копов возвратился на родной завод. Был заместителем начальника, а затем длительное время начальником одного из основных цехов — заготовительно-штамповочного. Работал не щадя своих сил. Честный, принципиальный, требовательный к себе и людям коммунист С. В. Копов был на передней линии борьбы за обеспечение фронта боевыми самолетами-истребителями.

Один из наших ветеранов В. Карев начинал работать еще на сталелитейном заводе, построенном в начале века на территории, где расположены корпуса авиационного завода, русским акционерным обществом. Много рассказывал старый рабочий молодежи о тяжелых условиях труда по 10—12 часов в низких, темных, душных цехах, о штрафах и вычетах, которые за малейшую ошибку и провинность накладывались на рабочих, о стачках, революционных выступлениях в 1905 году. В ремесленном училище В. Карев стал работать мастером и готовил кадры для родного завода.

Гордость завода, его золотой фонд — кадровые рабочие, инженеры и техники, те, кто отдал ему лучшие годы жизни, кто своим трудом, участием во всей многогранной жизни коллектива способствовал росту и процветанию завода, множил его трудовую славу.

Пройдя в заводском коллективе в годы войны суровые испытания, закалились, выросли, стали Героями Социалистического Труда Николай Яковлевич Мирошниченко, Михаил Федорович Храмов, Николай Семенович Денисов, был удостоен звания Героя Советского Союза Семен Дмитриевич Головачев, избирались депутатами Верховного Совета СССР Анна Григорьевна Поляницына, Владимир Михайлович Михайлов, Василий Петрович Силантьев.

Многое можно было бы рассказать о тех, кто работал на заводе с первых дней его пуска и ушел отсюда на заслуженный отдых, кто продолжает и по сей день работать несмотря на то, что уже далеко позади пенсионный возраст, тех, кого нет среди нас, но кто отдал заводу лучшие годы своей жизни. Хотелось бы рассказать и о подростках-ремесленниках и выпускниках школ ФЗО, детдомовцах, которые в военные годы пришли на завод и прошли здесь суровую школу жизни. [160]

Благородное дело сделал бы созданный музей трудовой славы, его актив, комсомольцы завода, если бы собрали материалы об этих людях. Они, безусловно, достойны того, чтобы о них знали сегодняшнее и будущие поколения.

\* \* \*

Все дальше и дальше отделяет нас время от военных лет. Но мы помним и никогда не забудем тех, кто с оружием в руках защищал свою Родину. Наш заводской коллектив послал на фронт сотни своих лучших работников. Многие члены и кандидаты ВКП(б), комсомольцы ушли на фронт добровольно.

Когда фашистские полчища рвались к Сталинграду, ушел сражаться с врагом диспетчер механического цеха, лучший нападающий заводской футбольной команды потомственный волжанин Николай Аврорский, Он прошел тяжелыми дорогами войны большой путь. В числе первых в ночь на 1 августа 1944 года подразделение капитана Н. Аврорского форсировало реку Вислу и закрепилось на небольшом клочке земли. Немцы обрушили на смельчаков огневой шквал, пытались танковыми атаками сломить сопротивление мужественных воинов, но ничего не смогли сделать.

Трое суток отбивали атаку за атакой советские воины, уничтожили 80 вражеских солдат и офицеров и удержали плацдарм до переправы основных сил своей дивизии.

Воспитаннику завода Николаю Ивановичу Аврорскому за успешное форсирование Вислы и умелое руководство боем по захвату и расширению плацдарма в районе Сандомира было присвоено звание Героя Советского Союза.

Героем Советского Союза стал начавший трудовой путь на заводе Александр Дмитриевич Путин, бесстрашный, мужественный летчик, старший лейтенант, командир 624-й штурмовой авиаэскадрильи, участник 150 штурмовых ударов по войскам противника.

Бывшему слесарю инструментального цеха Виктору Александровичу Кондакову, гвардии майору, за 160 штурмовых ударов по скоплениям живой силы и техники противника, 5 лично сбитых вражеских самолетов, проявленные доблесть и мужество было присвоено звание Героя Советского Союза. [161]

Звание Героя Советского Союза присвоено (посмертно) бывшему рабочему заводского отдела капитального строительства Василию Александровичу Рогожину, младшему лейтенанту, командиру звена истребительного авиаполка, за 124 боевых вылета, во время которых он сбил лично 11 и в составе группы 5 самолетов противника.

Бывший слесарь завода Иван Агафонов стал пулеметчиком. В ходе боя за освобождение Бреста командир полка приказал подразделению прорвать оборону противника. Два часа шла артиллерийская подготовка. Не выдержав мощного натиска, немцы стали отступать. Но в 20 километрах за городом немецкая часть перешла в контрнаступление. Красноармеец Агафонов со своим пулеметным расчетом был на правом фланге, когда разорвавшимся снарядом смертельно ранило командира взвода. Приняв командование на себя, Агафонов повел бойцов на врага... Внезапно пуля попала ему в плечо. Превозмогая боль, под градом пуль он ползком пробрался вперед и из пулемета стал разить вражеские ряды. Атака была отбита. На поле боя лежали груды трупов немецких солдат и офицеров. Тяжело раненный боец сдал позицию подошедшим частям и был отправлен в госпиталь. После возвращения из госпиталя с боевыми наградами вернулся Иван Агафонов на свой родной завод.

Возвратились в коллектив Е. К. Соловьев, дошедший с боями до Берлина, В. А. Дьяконов и многие другие воины-победители.

На завод часто приходили такие письма.

«Этим письмом мы выражаем горячую благодарность вашей комсомольской организации, воспитавшей рабочего, комсомольца Михаила Осиповича Петрова храбрым, доблестным патриотом социалистической Родины.

В боях за одну высоту старшина Петров первым ворвался во вражеские траншеи, гранатами уничтожил 6 и расстрелял из автомата 11 гитлеровцев, захватил в плен немецкого офицера. Увлекая за собой роту, которая штурмом овладела высотой, пошел вперед.

Рота закрепились и под командованием старшины Петрова отбила за этот день четыре яростных контратаки противника. Правительство высоко оценило подвиг доблестного воина, наградив его орденом Красного Знамени.

[162]

Еще раз благодарим за умелое воспитание таких комсомольцев, как Петров».

«Ваш комсомолец, бывший слесарь-сборщик Борис Александрович Вавилов, за время войны участвуя во многих ожесточенных боях за освобождение городов Ромны, Харькова, Киева и других, показал себя бесстрашным, храбрым советским патриотом.

Имя Вавилова известно далеко за пределами части. Он стал опытным грамотным командиром.

Коллектив части выражает благодарность вашему коллективу за такие кадры, за воспитанную в них преданность Родине.

Комсомол может гордиться своим сыном — Борисом Вавиловым.

Командир части *Засечкин*».

Здесь приведено только два письма, а за годы войны их пришло на завод сотни.

Смертью храбрых погибли на фронтах Великой Отечественной войны более 300 работников завода. Сейчас на его территории воздвигнут обелиск в память о тех, кто отдал жизнь за счастье, свободу своего народа. Навечно на мраморной доске высечены их имена и имена погибших при защите завода в ночь налета фашистской авиации.

На митинге, посвященном открытию памятника-obeliska, секретарь парткома завода, ныне первый секретарь Саратовского ГК КПСС, Ю. П. Кочетков сказал:

— Построенный на средства, заработанные рабочими и служащими в субботние и воскресные дни, он будет отныне вечно стоять на этом месте как символ нашей бесконечной благодарности и преклонения перед светлой памятью лучших людей завода, сложивших свои головы за счастье будущих поколений.

Вместе с этим он будет служить еще одним ярким свидетельством героической истории нашего завода, коллектив которого в грозные годы Великой Отечественной войны был на переднем крае, бесперебойно снабжал Красную Армию боевой техникой и оружием.

Памятник-obelisk в центре завода стал священным местом для коллектива. Он служит призывом к тем, кто работает сегодня и кто будет работать завтра, любить свой завод, беречь его, умножать его трудовые традиции, быть всегда готовым отдать все свои силы, знания и опыт на выполнение заданий партии и правительства. [163]

В годы войны в единой дружной семье на заводе работали разные по возрасту представители 36 национальностей: русские и украинцы, белорусы и узбеки, грузины и армяне, евреи и испанцы, татары и таджики... Всех их объединяли и сплачивали призыв ленинской партии «Все для фронта, все для победы!», понимание своего долга и ответственности за судьбу Родины.

Огромный вклад в работу коллектива внесли женщины. Многие из них с первых дней войны пришли на смену ушедшим в армию. Они трудились в цехах, отделах, детских учреждениях, на фабрике-кухне, в совхозах и одновременно воспитывали детей, вели домашнее хозяйство.

Имена строгальщицы В. А. Никольской и фрезеровщицы В. А. Ягодинской, револьверщицы Л. Ф. Трутановой, сварщицы М. А. Ростовской, технолога А. Г. Поляницыной, конструктора Н. А. Глазуновой, клепальщицы М. И. Ефремовой и сотен других с большой теплотой произносятся на заводе. Многие женщины отмечены правительственными наградами, значком «Отличник социалистического соревнования». Спасибо им, скромным труженицам, матерям, женам, сестрам! Большое спасибо!

Тысячи парней и девушек, подростков получили на заводе специальность, рабочую закалку, начали трудовую биографию. Нелегко им было осваивать специальности токаря, фрезеровщика, слесаря, клепальщика, столяра, работать по 11—12 часов, а зачастую и больше, выполнять напряженные нормы военного времени. Недоедали, жили зимой в плохо отапливаемых общежитиях. Немало было слез. Были и отдельные случаи самовольного оставления производства и возвращения с «повинной». И всегда приходили на помощь молодым кадровые рабочие. Выполняя свои повышенные задания, они вместе с тем учили молодежь.

Партийной, комсомольской, профсоюзной организациям, руководству цехов пришлось много поработать в те годы: убеждать настойчиво и терпеливо новичков, воспитывать у них гордость за принадлежность к коллективу, обеспечивающему фронт боевыми истребителями, ответственность за выполнение своего священного долга перед Родиной. С этой очень важной работой по воспитанию молодежи они успешно справились. Юноши и девушки упорно, настойчиво овладевали профессиональным [164] мастерством, задорно, неутомимо трудились. И труд молодежи сыграл решающую роль в обеспечении фронта боевыми истребителями, автоматами ППШ, корпусами гранат, зенитными установками.

Многие юноши и девушки впоследствии окончили организованные на заводе вечерние школы рабочей молодежи, а затем техникум, институт, стали руководителями цехов и отделов, мастерами, конструкторами, технологами.

С большой теплотой я вспоминаю боевую сплоченную комсомольскую организацию завода, подлинного вожака молодых тружеников. Она создала десятки комсомольско-молодежных, фронтовых бригад, воспитала более 20 комсомольцев-тысячников, молодых многостаночников, рационализаторов, изобретателей. На ее счету рейды «легкой кавалерии», шефство над выпуском сложных агрегатов и обеспечением потоков деталями, строительство жилых домов, общежитий, интернатов, детских садов. Комсомольцы были запевалами в художественной самодеятельности и жарких спортивных схватках на стадионе.

Сотни комсомольцев завода добровольцами ушли на фронт и были награждены боевыми орденами и медалями.

Добрым словом хочется вспомнить всех, кто пришел на завод из разных районов нашей Родины, временно оккупированных врагом, всех саратовцев, кто помогал нам выпускать боевые истребители и кто оказал помощь в тяжелые дни восстановления завода после налета вражеской авиации.

\* \* \*

На нашем пути было немало трудностей. Но отличительной особенностью работы в военные годы было то, что, сталкиваясь с трудностями, люди всякий раз искали и находили пути их преодоления. Война учила самостоятельности, учила быстро решать большие и сложные задачи. Брать больше ответственности на себя. Не ждать решений и указаний сверху, готовых рецептов и ответов.

Успехи в работе не приходили легко, просто. Они становились результатом огромного, напряженного труда многотысячного коллектива, итогом преодоления трудностей, ошибок и недостатков. [165]

Сплоченность, дружная работа всего многотысячного коллектива стали главным, определяющим условием в борьбе за выполнение заданий партии и правительства. И в этом основная заслуга партийной организации завода.

Огромная ответственность в суровые военные годы легла на плечи заводских коммунистов. И когда сейчас, спустя много лет, вспоминаешь пройденный путь, хочется сказать: успехи коллектива обеспечила крепкая партийная организация авиастроителей.

Коммунисты не имели никаких льгот, преимуществ. Они были на самых трудных участках, возглавляли решающие цехи и отделы, показывали образцы стахановского фронтового труда на рабочих местах.

Коммунисты и комсомольцы были организаторами всех патриотических начинаний: социалистического соревнования, движения двухсотников и тысячников, поточно-конвейерной сборки самолетов. Они возглавляли фронтовые бригады, руководили командами противовоздушной обороны, стояли у пушек и пулеметов в самые тяжелые для завода дни. В цехах и отделах, на аэродроме, на полях совхозов, на лесосеках, где шла заготовка леса, и в сланцевых шахтах коммунисты и комсомольцы показывали образцы труда. Они вели огромную воспитательную работу среди авиастроителей, были пропагандистами и агитаторами.

Партийной организации необходимо было постоянно учитывать моральное состояние тех, кто оставил на оккупированной врагом территории своих родных, годами нажитое имущество, понимать тревогу людей за своих близких, находившихся на фронтах, настроение тех, кто получил горестные похоронки или встретил дорогих людей, вернувшихся с тяжелыми ранениями.

Об авторитете и организующей роли партийной организации свидетельствует тот факт, что 1381 человек вступил на заводе в партию в годы войны. Среди них — более половины рабочих.

Парторг ПК партии на заводе А. П. Золотов вспоминает:

«Члены парткома всегда были в курсе всех трудностей в работе завода. Для их преодоления партком вместе с тт. Левиным, Тер-Маркаряном, Пивоваровым, Мирошниченко, Арсоном, Морозовым, Пчелинцевым, Портновым и многими другими руководящими работниками [166] завода принимали необходимые меры для достижения поставленных перед коллективом задач. На выполнение основной производственной задачи — увеличение выпуска самолетов-истребителей — была мобилизована вся партийная организация завода...

Парторг и его заместители большую часть времени находились в цехах среди рабочих. С утра мы отправлялись в цехи по заранее разработанному плану. Вели работу не только с секретарями парторганизаций, начальниками цехов и отделов, но больше всего — с рабочими на местах, где было самое напряженное положение с выполнением плана.

Решая разносторонние производственные вопросы, партийная организация завода вела большую работу по политическому воспитанию коллектива.

Наши партийные собрания отличались деловитостью и целеустремленностью. Не было лишних слов. Обсуждались конкретные вопросы жизни заводского коллектива. Здесь царили прямая, деловая критика, требовательность, направленные на устранение недостатков, на товарищескую помощь отстающим или ошибающимся. Все это шло на благо общего дела.

Партийная организация завода была сплоченной, и поэтому все мероприятия, проводимые парткомом, находили поддержку в коллективе. Целеустремленная воспитательная, разъяснительная работа доходила до каждого коммуниста, каждого рабочего, помогала осознать, чего ждут от него партия и советский народ.

За работой завода следили не только наркомат, но также Центральный Комитет и обком партии. Спрашивали не только с директора, но и с парторга

ЦК на заводе. Поэтому ежедневно нужно было знать состояние производства так же, как знал его директор.

Нашу агитационную и пропагандистскую работу оценивали положительно. Мне приходилось письменно докладывать в ЦК партии, как мы ее организовали, по заданию горкома выступал на собраниях коммунистов саратовских заводов.

Партийный комитет и руководство завода работали слаженно, по всем вопросам, которые возникали в коллективе, мы находили согласованное решение. Это способствовало сплочению коллектива и особенно партийной организации завода»{33}.

Мне остается к этим словам добавить, что не всегда [167] мы соглашались друг с другом: директор с парторгом ЦК ВКП(б), начальники цехов с директором, главный инженер с главным технологом, начальник производства с работниками снабжения. Бывали горячие споры. В пылу спора иногда кому-то не хватало выдержки, терпения, трезвой оценки наших возможностей.

Но мы всегда находили правильные решения, а приняв их, работали дружно, целеустремленно, стараясь не дублировать, не подменять друг друга. Нас постоянно объединяло чувство советского патриотизма, ответственности перед Родиной, долга, упорство в достижении поставленной цели — все то, что воспитала в нас ленинская партия.

Наш партком умело использовал все формы массово-политической работы. Коммунисты проводили повседневные разъяснительные беседы в коллективе, информировали о принимаемых партией и правительством решениях, воспитывали у работников завода веру в победу.

В цехах, отделах завода, общежитиях, клубе часто выступали руководители парткома и завода, секретари обкома, горкома и райкома партии.

Секретарь Саратовского обкома партии П. Т. Комаров вспоминает:

«Саркомбайн, как его тогда называли, имея в своем составе многотысячный дружный коллектив рабочих, хороший состав коммунистов и комсомольцев.

Коллектив завода, его партийная организация заслуженно пользовались большим уважением горожан Саратова, его районных, городской и областной партийных организаций.

Заводская партийная организация показывала пример ведения партийно-политической работы в условиях войны. Этот опыт распространялся на другие парторганизации.

Руководство и партийная организация завода активно содействовали приобретению колхозами и колхозниками на свои сбережения боевой техники фронту по почину Ферапонта Головатого.

В тяжелые военные годы коллектив завода оказывал большую помощь Саратовской областной парторганизации, колхозам области в проведении весеннего сева, уборке урожая и заготовках хлеба. Выделялись агитаторы, рабочие бригады, транспорт, ремонтировалась техника, изготавливались запчасти»{34}. [168]

Хочется назвать фамилии некоторых работников парткома, секретарей партийных, комсомольских организаций, председателей профсоюзных комитетов цехов и отделов, сыгравших немалую роль в успешном выполнении коллективом заданий Родины: А. И. Бережной, Б. Г. Фаломеев, Н. С. Папков, В. И. Воронов, К. М. Конюхов, И. В. Суксов, К. П. Сперанский, И. И. Дьяченко, Н. Н. Гольцов, П. Н. Архипов, И. Ф. Палагин, Л. Д. Хабинская, Д. С. Лесков, С. И. Рубин, А. И. Костин, Л. Я. Миславский, И. Г. Подольская, Н. Д. Заруцкий, В. П. Сорокин, В. Ф. Пеня, С. И. Гайнуддинов, А. Н. Комчатов, А. М. Катеригин.

Успехи коллектива — во многом результат внимания к нам со стороны Центрального Комитета партии. Секретари ЦК, аппарат ЦК имели полное представление о состоянии дел на заводе и, если требовалось, всегда оказывали

необходимую помощь. В трудную минуту давали нужные советы, помогали словом и делом И. А. Власов, П. Т. Комаров, Е. П. Калушинский, П. Н. Алферов, В. И. Киселев, П. П. Попович, А. Ф. Федоров, Ф. С. Перепелкин, В. И. Ракушкин и другие руководящие работники обкома, горкома и райкома партии.

Мы повседневно чувствовали огромную заботу о коллективе со стороны нашего наркомата. В самые тяжелые для завода периоды к нам приезжали нарком А. И. Шахурин, его заместители П. В. Дементьев и П. А. Воронин. Большую помощь саратовским авиастроителям всегда оказывали аппарат наркомата и отраслевые институты.

В достижениях коллектива — большая заслуга конструкторского бюро Александра Сергеевича Яковлева. Мы работали вместе, работали дружно, согласованно, решая важнейшую задачу — дать фронту боевое, современное, надежное оружие, способное поразить и уничтожить врага. Немало сделали для этого представители главного конструктора: К. В. Синельщиков, В. Г. Григорьев, конструкторы ОКБ В. В. Шилепчиков, В. А. Алексеев, К. В. Фролов, С. Н. Ширяев, В. А. Стаурин, А. Д. Павлов, И. П. Ильин, Н. Н. Соловьев и другие.

Орден Ленина, орден Трудового Красного Знамени, Знамя Государственного Комитета Обороны, переданное заводу на постоянное хранение, — так Родина оценила и отметила труд коллектива завода в годы Великой Отечественной войны. [169]

За годы войны в борьбе с трудностями набирались опыта, закалялись наши руководящие кадры, росла их политическая зрелость, техническая и профессиональная квалификация. Мы имели трудолюбивых, преданных делу, грамотных командиров производства. С чувством глубокого уважения и благодарности я вспоминаю своих помощников и заместителей, товарищей, с которыми работал бок о бок эти трудные годы.

С мая 1940 года главным инженером завода был Артем Никитич Тер-Маркарян. Ему пришлось вести большую работу по перестройке производства в начале войны. Имея самые разносторонние знания, он прекрасно разбирался в вопросах проектирования и производства, был всегда там, где наиболее сложно, где необходимо грамотно и быстро принять решение. Его слово было авторитетным для всех. Это был добрый, отзывчивый человек. В конце 1941 года он был переведен на один из заводов Сибири. В настоящее время — профессор, работает в одном из столичных институтов.

Его сменил Г. Н. Пивоваров. Григорий Натанович прошел большую школу на ряде авиационных заводов. Был технологом, начальником цеха, главным контролером качества, начальником производства. Инженер высокой квалификации, собранный, деятельный, трудолюбивый, способный досконально разобраться в сложных вопросах. В первый же месяц войны, зная Григория Натановича с 1928 года, я дал ему рекомендацию для вступления в партию и не ошибся. В июне 1944 года Г. Н. Пивоваров был переведен на тбилисский завод, где более 30 лет работал главным инженером.

Главным инженером нашего завода был тогда назначен Василий Васильевич Бойцов. Начав свою трудовую деятельность в 1925 году штамповщиком, он окончил техникум, затем Высшее техническое училище имени Баумана. Это ему пришлось налаживать на заводе поточное производство самолетов Як-3, а впоследствии, сразу после окончания войны, учебно-тренировочных самолетов. Высокоэрудированный инженер, прекрасный организатор, он умел увлечь людей на решение сложных задач, научить творчески дерзать, проявлять инициативу. В начале 1947 года В. В. Бойцов был назначен первым заместителем наркома.

Доктор технических наук профессор В. В. Бойцов с 1963 года работал председателем Госстандарта СССР. [170]

Избирался депутатом Верховного Совета СССР ряда созывов.

Заместителем директора завода по материально-техническому снабжению и финансам был Иван Александрович Титов — член партии с 1927 года, опытный



организатор, приветливый, душевный человек. В сложные военные годы, когда снабжение во многом определяло работу коллектива, он умел организовать аппарат снабжения, найти выход из, казалось бы, тупикового положения. Он мог найти подход к любому работнику как нашего, так и других наркоматов. Всюду он пользовался большим авторитетом, Я не помню, чтобы Иван Александрович когда-либо повышал голос. Только в трудную минуту краснеет и слегка притормаживает речь.

Сейчас персональный пенсионер И. А. Титов находится на заслуженном отдыхе, но не прерывает связи с заводом, живет интересами его коллектива.

Павел Андреевич Святослав — один из старейших работников и коммунистов завода, коренной саратовец. Человек с твердым, настойчивым характером, инициативный, организованный. Он возглавлял ряд сложных участков — был начальником цеха, заместителем главного технолога, заместителем директора по социально-бытовым вопросам, по капитальному строительству. И всюду с присущим ему чувством партийной ответственности выполнял порученное дело. Ему присвоено звание «Заслуженный строитель РСФСР». Ныне персональный пенсионер П. А. Святослав ведет большую общественную работу, возглавляет совет ветеранов завода.

Одним из первых авиационных инженеров, прибывших на завод в 1937 году, когда предстояло перейти с производства комбайнов на изготовление самолетов, был Николай Яковлевич Мирошниченко. Вскоре он назначается главным инженером завода. Под его руководством проводилась коренная реконструкция завода, переподготовка кадров, освоение первых самолетов. Около десяти лет Николай Яковлевич работал главным технологом, а с 1947 по 1968 год снова главным инженером завода.

Человек глубоких знаний, высокой технической культуры, с чувством нового, передового, он прекрасно знал производство, технологию, проектирование и изготовление оснастки, инструмента. Не только на работе, но и в короткие часы отдыха он был как бы в постоянном творческом [171] поиске наиболее эффективных методов производства. Николай Яковлевич внес неоценимый вклад в технический рост завода, обеспечение страны передовой авиационной техникой, воспитал сотни молодых инженеров и техников. Он пользовался большим авторитетом в коллективе завода и среди работников промышленности. Николай Яковлевич стал одним из первых на заводе Героев Социалистического Труда. С чувством большого уважения помнят на заводе его имя и дела.

Вспоминая подвиг коллектива завода, совершенный в годы суровой опасности, нависшей над Родиной, хочется назвать тех, кто спланировал, организовывал, вел за собой людей: парторгов ЦК ВКП(б) — Алексея Петровича Золотова, Ивана Дмитриевича Дрюченко, Павла Петровича Яковлева; председателей заводского комитета профсоюза — Павла Петровича Пчелинцева, Михаила Павловича Шаброва; секретарей комитета ВЛКСМ — Константина Михайловича Кудряшова, Николая Константиновича Родионенко, Николая Ивановича Федулова; главных специалистов, начальников цехов и отделов — Виктора Семеновича Абрамова, Михаила Вульфовича Аграновича, Льва Давыдовича Арсона, Николая Осиповича Бабкина, Ивана Фомича Бернадского, Рувима Соломоновича Вайнштейна, Василия Александровича Волковского, Николая Васильевича Востокова, Бориса Михайловича Воронова, Константина Андреевича Грачева, Ивана Семеновича Доронина, Павла Исааковича Журбина, Анатолия Михайловича Зиневича, Павла Александровича Иванова, Николая Филипповича Кабелевского, Наума Абрамовича Клебанова, Валентина Ивановича Комарова, Семена Васильевича Копова, Ивана Фирсовича Лагутина, Александра Савиновича Лукичева, Георгия Васильевича Марчевского, Александра Степановича Милохина, Юрия Павловича Молчанова, Владимира Николаевича Оралова, Михаила Васильевича Петрова, Михаила Васильевича Петриченко, Петра Тимофеевича Пономарева, Виктора Владимировича Попкова, Анатолия Семеновича Портнова, Андриана Алексеевича Попова, Василия Ивановича Ружьева, Ивана Карповича Решетняка, Александра

Яковлевича Слуцкого, Ивана Владимировича Суксова, Николая Павловича Уланова, Виктора Феофилактовича Федорова, Виктора Ивановича Чернова, Валентина Леонидовича Шрайбера, Самуила Моисеевича Энтина, Алексея Матвеевича Янкина. [172]

С благодарностью вспоминаю всех товарищей, с кем мне посчастливилось работать вместе на заводе.

Многие из тех, кто прошел суровые испытания войны, были выдвинуты на руководящие должности, с честью оправдали и оправдывают оказанное доверие.

Более 20 лет директором завода работал бывший конструктор, секретарь парторганизации серийно-конструкторского отдела, а затем секретарь парткома завода Николай Семенович Денисов. Он удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда, избирался депутатом Верховного Совета СССР, делегатом ряда съездов партии.

\* \* \*

Заканчивая свои воспоминания, я сознаю, что в них не удалось достаточно полно, как хотелось бы, рассказать о всей многогранной и сложной жизни коллектива в военные годы, о всех товарищах по совместной работе. Это дружный, сплоченный усилиями коммунистов коллектив Саратовского авиационного завода. Это тысячи тружеников, награжденные правительством медалями «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941—1945 годов».

Я не пытался приукрасить события, обойти молчанием недостатки и ошибки, ставя перед собой задачу правдиво показать людей, труд коллектива, его вклад в победу советского народа над гитлеровской Германией. Читая эти записки, ветераны вспомнят прошлое, а молодежь узнает, как работали и жили их деды, отцы, матери в грозные военные годы.

Этими воспоминаниями я хочу еще раз выразить свою глубокую благодарность друзьям и товарищам, с кем рядом работал и жил, с кем делил горести и радости, с кем прошел самый творческий, самый активный период своей жизни, и в первую очередь партийной организации, которая умело сочетала принципиальную требовательность, резкую справедливую критику недостатков и упущений с деловой повседневной помощью в работе на нелегком директорском посту.

Хочется сказать сердечное спасибо И. В. Суксову, С. Д. Лосину и другим ветеранам завода, которые очень помогли мне при работе над книгой, выразить глубокую признательность руководству завода и его партийному комитету. [173]

Свои воспоминания я посвящаю молодому поколению, труженикам завода 80-х годов, тем, в чьих руках его будущее. Вы можете с полным правом гордиться принадлежностью к славному коллективу, который за 50 лет своего существования внес значительный вклад в социалистическое переустройство сельского хозяйства, в победу советского народа в Великой Отечественной войне, в освоение современной техники и ныне находится на переднем крае технического прогресса, укрепления экономического могущества нашей Родины.

Можете гордиться традициями своего коллектива, который, опираясь на большой опыт борьбы за качество, выступил инициатором системы бездефектного труда в сдаче продукции с первого предъявления. Эта система получила одобрение Центрального Комитета партии, нашла широкое применение в стране, стала одной из основ перехода к научному управлению качеством. Построенные трудолюбивыми руками саратовских авиастроителей пассажирские самолеты несут на своих крыльях в разные уголки страны и за рубеж доброе имя завода.

Обращаясь к тем, кто сегодня трудится в цехах и отделах, хочется пожелать: храните, умножайте славные традиции героев фронта и тыла Великой Отечественной войны! Высоко несите славу родного завода! [174]

## Примечания

- {1} *Стефановский П. М.* Триста неизвестных. — М., Воениздат, 1968, с. 153.
- {2} *Яковлев А.* Рассказы авиаконструктора. — М., Детская литература, 1961, с. 152—153.
- {3} *Яковлев А. С.* Цель жизни. — М., Политиздат, 1969, с. 196—197.
- {4} *Шахурин А. И.* Крылья победы. — Знамя, 1983, № 7, с. 126.
- {5} История КПСС, с. 5. — М., Политиздат, с. 119.
- {6} *Румянцев Н. М.* Люди легендарного подвига. — Саратов, Приволж. кн. изд-во, 1968, с. 184—185.
- {7} *Стефановский П. М.* Триста неизвестных.—М., Воениздат, 1968, с. 229.
- {8} Архив автора.
- {9} *Яковлев А. С.* Цель жизни. — М., Политиздат, 1969, с. 313.
- {10} *Дементьев П. В.* Боевые самолеты — сталинским соколам. — Бюллетень авиационной промышленности, 1942, № 6.
- {11} Саратовская партийная организация в годы Великой Отечественной войны. — Саратов, Приволж. кн. изд-во, 1969, с. 71.
- {12} 16-я воздушная армия (военно-исторический очерк о боевом пути 16-й воздушной армии (1942 — 1945)). М., Воениздат, 1973, с. 40.
- {13} Крылатые годы. — Саратов, Приволж. кн. изд-во, 1981, с. 43.
- {14} *Руденко С. И.* Крылья победы. — М., Воениздат, 1976, с. 117, 119.
- {15} Архив автора.
- {16} *Рокоссовский К. К.* Солдатский долг. — М., Воениздат, 1968, с. 152.
- {17} Правда, 1942, 12 декабря; *Ильин Б.* Саратов. — Саратов, 1952, с. 175.
- {18} *Шиманов Н.* На именных самолетах. — В сб.: О войне, товарищах, о себе. — М., Политиздат, 1969, с. 198.
- {19} Архив автора.
- {20} Саратовская партийная организация в годы Великой Отечественной войны.— Саратов, Приволж. кн. изд-во, 1969, с. 123.
- {21} *Синицын А. М.* Всенародная помощь фронту. — Воениздат, 1975, с. 186.
- {22} История второй мировой войны 1939—1945 гг. — М., Воениздат, 1982, т. 12, с. 168, 200.
- {23} Правда, 1943, 10 февраля.
- {24} *Зарембо Н. П.* Волжские плесы. — М., Воениздат, 1970, с. 88—89.
- {25} *Калинин С. А.* Размышление о минувшем. — М., 1970. [175]
- {26} *Яковлев А. С.* 50 лет советского самолетостроения. — М., Наука, 1968, с. 63.
- {27} *Пономарев А. Н.* Советские авиационные конструкторы. — М., Воениздат, 1980, с. 104.
- {28} *Яковлев А.* Записки конструктора. — М., Политиздат, 1979, с. 148, 149.
- {29} *Лукашин В. И.* Против общего врага. — М., Воениздат, 1976, с. 126, 127.
- {30} *Франсуа де Жоффри.* Нормандия — Неман. — М., Воениздат, 1982, с. 116, 117.
- {31} *Штеменко С. М.* Генеральный штаб в годы войны. — М., Воениздат, 1968, с. 403.
- {32} История второй мировой войны 1939—1945 гг. — М., Политиздат, т. 12, с. 168, 200.
- {33} Архив автора.
- {34} Архив автора.