

Ларичев А.А.

Неизвестные страницы по истории авиационной промышленности в годы Великой Отечественной войны (по рассекреченным документам Центрального государственного архива Самарской области)

Более шестидесяти лет тому назад была одержана Великая Победа. В грандиозной борьбе с фашистскими захватчиками в годы Великой Отечественной войны участвовали все регионы страны, все нации и народности СССР. В силу конкретно-исторической обстановки, мощного экономического и военно-промышленного потенциала, созданного в предвоенные годы, географического и стратегического положения важная роль в достижении Победы принадлежала Куйбышевской (ныне Самарская) области.

Тема Великой Отечественной войны всегда будет актуальной. Это связано, прежде всего, с бесценным вкладом в Победу не только солдат и офицеров, но и миллионов тружеников тыла. Проблема изучения этого периода отечественной истории очень многогранна. Поэтому из большого количества аспектов был выделен один – становление и развитие авиационной промышленности и самолетостроения в Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны и обеспечение их рабочей силой.

В докладе использовались неизвестные и малоизвестные документы, имевшие гриф «секретно» и «совершенно секретно», в том числе те, на которые обращалось недостаточное внимание. Они отложились в фондах исполнительных органов власти (Куйбышевского облисполкома и горисполкома), в фондах авиационных предприятий (ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс» и «АВИАКОР-Авиационный завод») и моторостроительного завода («Моторостроитель»), в фонде строительной организации (Управление Особстроя НКВД СССР), а также в фонде Куйбышевского областного статистического управления.

Наиболее важными являются директивные документы: постановления СНК и ГКО СССР, Куйбышевского обкома ВКП(б), решения Куйбышевского облисполкома и горисполкома. Они освещают процесс становления и развития

авиационной промышленности, все аспекты строительства заводов, решение возникавших трудностей. Эти документы сохранились как в подлинниках, так и в копиях. Непосредственная производственная деятельность и конструктивные изменения самолетов отражены в приказах НКАП СССР, приказах и докладных записках авиационных заводов. Отчеты, отчетные доклады и справки директоров заводов предоставляют информацию о выполнении плановых показателей, результатах и условиях работы заводов и рабочих. Отчеты об испытаниях самолетов дают сведения об их конструкции, летно-технических характеристиках, вооружении, а также о дефектах и недостатках. В приказах и отчетах заводов всесторонне освещается работа по созданию двухместного штурмовика, проводимые эксперименты в этом направлении с одноместным самолетом. Приказы НКВД СССР и Особстроя, а также отчеты и рапорты Особстроя различные аспекты строительства авиационных заводов, жилых поселков и гражданской инфраструктуры, использования труда заключенных.

6 августа 1940 г. было подписано постановление Комитета Оборона при СНК СССР о начале строительства трех новых авиационных заводов в районе г. Куйбышева на Безымянской и Падовской площадках: самолетостроительные – №№ 122 и 295 и моторостроительный – № 337). Их проектирование было возложено на 1-й ГПИ НКАП, а «сверхскоростное» строительство заводов – на НКВД СССР. Строительные работы выполняло Управление Особого строительства НКВД СССР с привлечением как труда вольнонаемных рабочих, так и заключенных. Сроки окончания строительства, монтажа и пуска заводов были намечены на конец 1941 – весну 1942 гг. Вместе с заводами в указанные сроки планировалось ввести в эксплуатацию сеть железнодорожных и шоссейных дорог, водопровод, канализацию и теплотель¹.

Начавшаяся война скорректировала сроки окончания строительства новых заводов. Уже в конце июня 1941 г. началась эвакуация производственных мощностей авиационных заводов в г. Куйбышев. Первым получил приказ эвакуироваться киевский завод НКАП № 454. В течение одной недели было выве-

зено из Киева все оборудование, задел, материал, инструмент, имущество завода и кадры. В конце июля 1941 г. он был полностью размещен в производственных и жилых помещениях артели «Ход» Куйбышевского Обллеспромхоза и 7 августа завод приступил к выпуску продукции². Вместе с этим заводом в те же сроки был эвакуирован киевский завод НКАП № 455.

Эвакуация даже на существующие производственные площадки проходила с большими трудностями. Например, упомянутый завод № 454 необходимо было расположить в одноэтажных каменных зданиях артели «Ход» с площадью около 4 тысяч м², а деревянных в 1,5 тысячи м². При этом производственные здания явно не были подготовлены к монтажу оборудования, так как все полы были деревянные со старым прогнившим настилом³.

В начале августа 1941 г. были эвакуированы оборудование и людской состав завода оснастки № 8 из г. Днепропетровска и размещены на площадях завода № 122. Во второй половине августа 1941 г. на площади завода № 337 были эвакуированы оборудование, материальные ценности и рабочие заводов №№ 181 и 103 Наркомсудпрома для организации дублера завода № 24 по производству авиационных моторов⁴.

С приближением немецко-фашистских войск к г. Москве и опасностью ее окружения в октября 1941 г. началась эвакуация в г. Куйбышев авиационных заводов из столицы. Авиационный завод № 1 Оргавиапрома и завод № 305 НКАП были размещены на площади бытовок строящихся заводов №№ 122 и 295. Вместе с этим также в октябре на площади завода № 122 были эвакуированы Московские мебельные фабрики №№ 3 и 6. В начале ноября 1941 г. из г. Москвы на площади завода № 455 был эвакуирован завод № 145 НКАП и одна часть завода № 487 НКАП, а на площади завода № 454 – другая часть завода № 487⁵.

В декабре 1941 г. заводу № 295 было передано оборудование, ИТР, рабочие и служащие эвакуированных Воронежской мебельной фабрики «Красный деревообделочник» и Борского деревообделочного комбината. Кроме то-

го, на территории этого же завода был размещен завод № 35, эвакуированный из гор. Ступина, начавший выпускать продукцию в конце декабря 1941 г.

Одновременно шло строительство жилых домов для рабочих. В Постановлении ГКО СССР и в письме заместителя Наркома внутренних дел СССР от 8 и 10 октября 1941 г. соответственно указывалось на «немедленное развертывание барачного строительства двух городков на 7 тыс. человек каждый, ведя строительство барачных по упрощенным проектам и деревянных домов облегченной конструкции». К 15 октября 1941 г. заводам НКАП предписывалось передать не менее 30 тыс. кв. метров жилой площади за счет лагерных барачных. Сдача новых домов была поэтапной и окончательные сроки определялись к 1 января 1942 г. вместе со сдачей заводов⁶.

Несмотря на это жилой площади катастрофически не хватало. 19 марта 1942 г. вышло решение особого заседания Куйбышевского горисполкома о передаче авиационным заводам жилых площадей в домах по следующим адресам: ул. Фрунзе, 114-116, 140, ул. Обороны, 30 и 50, ул. Куйбышева, 147 и 149. При этом что примечательно, уплотнялась жилплощадь, занимаемая работниками НКО и Управления делами СНК⁷.

В целях бесперебойной работы авиазаводов необходимо было решить проблему перевозок возросшего количества рабочих и жителей вновь построенных рабочих городков. Для этого в июне 1942 г. в г. Куйбышев из г. Москвы, городов Ростовской, Горьковской, Рязанской, Ивановской, Саратовской и Кировской областей, Краснодарского края, Чувашской и Башкирской АССР было перевезено 60 трамвайных вагонов и 60 автобусов⁸.

Помимо оборудования и рабочих кадров в октябре 1941 г. из г. Москвы в г. Куйбышев на заводы НКАП был эвакуирован Всесоюзный институт авиационных материалов (ВИАМ) – научный потенциал для разработки материалов, применяемых в производстве самолетов.

Таким образом, к началу 1942 г. всего за полгода в г. Куйбышеве были введены в строй эвакуированные авиационные заводы и построены два жилых

городка для рабочих из домов барачного типа. Кроме того, Безымянлаг передал в жилой фонд бараки, полуземлянки и землянки.

За высокими темпами монтажа эвакуированных заводов скрывалось преодоление больших трудностей. С момента начала военных действий и особенно в период эвакуации на Безымянскую площадку авиационных заводов из прифронтовой зоны, потребовалось изменить все чертежи на работы, связанные с установкой оборудования, а в ряде случаев уже выполненные элементы строительства – переделывать⁹.

Почти весь период строительства и монтажа заводов испытывалась острая нехватка стройматериалов. Управление Особстроа за счет собственной деятельности организовало изготовление металлоконструкций. Также оно приняло на себя изготовление всего нестандартного оборудования, используя для этой цели свой механический завод и кооперацию с местными Куйбышевскими заводами. Управление Особстроа испытывало значительные трудности с обеспеченностью автотранспортом и тракторами¹⁰.

После эвакуации заводы и ремонтные мастерские еще долгое время работали в наспех оборудованных помещениях и даже под открытым небом. Проверкой, проведенной специальной комиссией Куйбышевского облисполкома и Обкома ВКП(б) в июле 1942 г., было установлено, что авиамастерские № 272 Народного комиссариата обороны систематически не выполняли программу ремонта самолетов, моторов, аппаратуры и вооружения. Это происходило, главным образом, потому, что мастерские имели совершенно недостаточную производственную площадь для размещения цехов и соблюдения технологии ремонта. В связи с этим в основных ремонтных цехах была большая скученность ремонтируемых машин, аппаратура и вооружение ремонтировались в непригодных помещениях, а моторы самолетов, как ожидающие ремонта, так и отремонтированные, находились под открытым небом. Кроме того, ремонтные цеха авиамастерских № 272 размещались на двух разных территориях, так как значительная часть производственных помещений на основной

территории была занята ремонтной мастерской Союзагготтранса, которые использовали ее не полностью. Также из-за совместного размещения авиамастерских с мастерскими Союзагготтранса совершенно не была обеспечена надлежащая охрана боевой материальной части и военного имущества авиамастерских¹¹.

Актуальнейшее значение, особенно в 1941 г., имел вопрос укомплектования авиационных заводов рабочей силой и инженерно-техническими кадрами. Во втором полугодии 1941 г. по предложению Главного Управления Трудовых Резервов из различных областей РСФСР в г. Куйбышев были эвакуированы учащиеся и административно-технические работники ремесленных училищ и школ ФЗО. С ремесленными училищами г. Куйбышева заключались договоры на прохождение учащимися производственной практики. Принимались рабочие по мобилизации райсоветов свободным наймом из числа иждивенцев, преимущественно женщины¹².

13 июля 1942 г. Куйбышевским обкомом ВКП(б) и Куйбышевским облисполкомом было принято постановление о закреплении за авиазаводами ремесленных училищ и школ ФЗО с общим числом учеников 10520 человек. Эта мера должна была обеспечить авиазаводы подготовленными рабочими кадрами. Директоров заводов обязали обеспечить учебные заведения необходимым оборудованием, инструментом, материалами, транспортом и общежитиями. Все ремесленные училища и школы ФЗО загружались заказами по изготовлению продукции для авиазаводов. Учебные заведения укомплектовывались прибывающими по эвакуации из прифронтовых областей и г. Ленинграда. В случае, если прибывающих по эвакуации было недостаточно, проводилась мобилизация на недостающее число людей из области¹³.

Мобилизация рабочих проводилась в течение всей войны. Например, летом и осенью 1943 г. из сельских районов Куйбышевской области для обучения в ремесленных училищах при авиазаводах и работы на заводах НКАП было мобилизовано 750 человек¹⁴.

Однако профессиональные навыки рабочих были далеки от совершенства. Из годового отчета директора завода № 18 А.А. Белянского за 1943 г. следует, что «значительная часть рабочих, набранных, главным образом, за счет мобилизации местного сельского и городского населения, была малоквалифицированной и без достаточных производственных навыков»¹⁵.

Одной из проблем обеспечения рабочей силой заводов было дезертирство. Среди дезертиров имелись не только молодые по стажу работники, но и рабочие со стажем свыше года. Среди них были члены ВКП(б) и ВЛКСМ. На работу также принимались беспризорники, которые в течение первого месяца покидали свои рабочие места. Следует отметить, что значительная часть дезертиров приходится на лиц, нелегально уехавших в г. Воронеж и там оставшихся на работе¹⁶.

Не только нехватка и недостаточная квалификация рабочей силы создавали трудности по выпуску самолетов. Систематические перебои в снабжении заводов отдельными видами основных материалов побуждали производить их замену, что влекло за собой изменения в конструкции деталей, узлов и даже агрегатов. Готовые изделия также поступали в большом количестве с дефектами. Возврат забракованных изделий поставщикам и получение от них замены требовали длительного времени. Такие условия вынуждали заводы организовывать доработку и исправление брака на месте своими силами¹⁷.

До войны в стране существовало несколько авиационных заводов по производству самолетов Ил-2. Уже в первые дни войны 10-м Главным Управлением НКАП СССР было принято решение об обеспечении полной идентичности этих самолетов, взаимозаменяемости агрегатов и основных узлов. Главным предприятием стал завод № 18 им. Ворошилова.

Конструкторы и заводы быстро реагировали на меняющуюся обстановку на фронте и соотношение военно-воздушных сил. Уже с первых дней войны, когда ощущалась острая нехватка истребителей, стало ясно, что применение одноместного штурмовика Ил-2 приведет к большим людским и материаль-

ным потерям. Поэтому в августе 1941 г. начались испытания двух вариантов самолетов с неподвижно закрепленными пулеметами для стрельбы назад: один с двумя пулеметами ШКАС калибра 7,62 мм, другой с пулеметом Березина калибра 12,7 мм. Сборку самолетов и их испытания были поручены заводу № 18¹⁸. По итогам испытаний лучшим был признан пулемет Березина.

Тем не менее, этот вариант не был использован в серийном производстве. В октябре 1942 г. на заводе № 1 им. Сталина были проведены испытания самолета Ил-2бис с просторной и хорошо бронированной кабиной стрелка с пулеметом Березина калибра 12,7 мм. Это был специально созданный двухместный штурмовик. Его испытания прошли успешно, но и он не был запущен в серийное производство¹⁹. Эталонной машиной стал двухместный штурмовик, созданный на заводе № 18. От самолета завода № 1 его отличало то, что он являлся переделанным одноместным вариантом, а соответственно меньшей броневой защитой стрелка.

В январе 1943 г. заводы №№ 1 и 18 полностью перешли на выпуск двухместных самолетов Ил-2 с двойным управлением (в документах не указано чего, но можно предположить, что стрелкового и бомбардировочного вооружения) и с форсированными моторами АМ-38ф. Но уже в конце года на испытания был предъявлен самолет с мотором АМ-42²⁰.

В мае 1943 г. была произведена следующая модернизация Ил-2. На заводах №№ 1 и 18 началось производство самолетов с отведенными концами консолей крыла назад на 6° и взлетным положением щитков²¹. Эта была мера по улучшению центровки и устойчивости самолета через полгода после преобразования одноместного варианта в двухместный.

Летом 1943 г. в целях повышения качества выпускаемого самолета Ил-2, в частности в целях достижения его максимальной скорости у земли до 410-415 км/час была модернизирована внешняя поверхность самолета. Кроме того, все самолеты должны были иметь консоли крыла со стрелкой назад и усовер-

шенствованные лопасти винтов²². Тем самым, на заводах №№ 1 и 18 окончательно были созданы эталонные двухместные штурмовики Ил-2.

Таким образом, в 1941-1943 гг. коллектив главного конструктора и конструкторов заводов №№ 1, 18 и 24 провел много конструктивных изменений по самолету Ил-2, в том числе ряд достаточно серьезных по содержанию. Они позволили улучшить аэродинамику самолета, несколько увеличить скорость, улучшить внешний вид и отделку самолета, например, улучшенный фонарь пилота, съемный концевой обтекатель крыла, запотайвание всех выступающих болтов и заклепок по фюзеляжу, клепка впотай крыла и стабилизатора, металлический бензобак был заменен на фибровый с его заполнением инертным газом. Но самая заметная модернизация относится к установке на самолет пулемета Березина (УБТ) калибра 12,7 мм для стрелка и пушек Волкова и Ярцева (ВЯ) калибром 23 мм.

В 1945 г. на самолете Ил-2 стояло следующее вооружение: две пушки ВЯ калибра 23 мм, два пулемета ШКАС калибра 7,62 мм, пулемет УБТ калибра 12,7 мм, четыре или восемь РС-82(132), бомбы общей массой 400-600 кг, авиационный огнемёт УХАП-250²³. В 1943 г. во время войсковых испытаний на нескольких самолетах Ил-2 вместо пушек ВЯ стояли пушки НС-37 калибра 37 мм. Однако на серийные машины они не устанавливались.

Следует отметить, что на самолете Ил-2 из авиационной брони были только бронекорпус и бронеспинка, а также ряд бронепластин для защиты людей и отдельных узлов мотора, остальные детали и узлы делались из других материалов. Задняя часть фюзеляжа самолета представляла собой деревянный монокок с обшивкой, выклеенный из березового шпона и фанеры (на прямых участках) и подкрепленный стрингерами. Средняя толщина фюзеляжа была 5 мм (с клеем). Крыло и стабилизатор – двухлонжеронные цельнометаллические. Киль вертикального оперения деревянный, выполнялся за одно целое с фюзеляжем. Крыло имело закрылки, отклоняющиеся на 40°. Обшивка плоскостей крыла, элеронов, а также стабилизатора выполнялась в первое время из

дюралюминия (в годы войны крыло было деревянным). Рули высоты и направления – металлические. Таким образом, конструкция самолета объясняет размещение на площадях авиационных заводов мебельных фабрик.

На фоне работы над самолетом Ил-2 совсем незаметным выглядит начало сборки с августа 1944 г. опытных самолетов Ил-8 с мотором АМ-42 на заводе № 18²⁴. Однако Ил-8 серийно не производился, так как к этому времени успешно закончились государственные испытания более совершенного штурмовика Су-6 и в серийном производстве уже находился штурмовик Ил-10.

Множество конструктивных изменений самолета Ил-2 привело к созданию нового самолета Ил-10 в одноместном и двухместном вариантах. В 1943 г. был произведен выпуск опытного экземпляра самолета Ил-10 в двухместном варианте; параллельно шла доработка и доводка одноместного самолета²⁵.

Начало серийного производства цельнометаллического штурмовика Ил-10 в двухместном варианте с мотором АМ-42 и комплектующих к ним относится ко второму кварталу 1944 г.²⁶ В феврале 1945 г. начался выпуск модернизированного самолета Ил-10, на котором была установлена пушка Березина калибра 20 мм для стрелка. В остальном вооружении штурмовик Ил-10 не отличался от своего предшественника. Тем не менее, некоторые партии самолетом вместо пушек ВЯ калибра 23 мм укомплектовывались пушками НС-23 калибра 23 мм. Все самолеты Ил-10 имели десять оборонительных авиационных гранат АГ-2²⁷.

С марта того же года начался выпуск самолетов Ил-10, оборудованных новыми установками, обеспечивающими подвеску четырех реактивных снарядов РС-82 или четырех реактивных снарядов М-13 (модернизированных для использования на штурмовиках), а также новым навигационным оборудованием (радиополукомпас РПКО-10)²⁸.

Производство самолетов Ил-2 и Ил-10 велось одновременно. С июня 1945 г. заводы перешли на выпуск только нового штурмовика Ил-10²⁹.

Итак, создание и развитие авиационной промышленности, наряду с другими отраслями, превратили Куйбышевскую область в один из крупнейших экономических и военных arsenалов страны. Согласно военно-экономической справке за 1945 г. в Куйбышевской области работало 13 заводов НКАП (эвакуированных и смонтированных на новом месте): № 1 (бывший самолетостроительный завод № 122), № 18 (бывший самолетостроительный завод № 295), № 24 (бывший моторостроительный завод № 337), а также №№ 35, 52, 53, 57, 145, 165, 207, 305, 454, 481³⁰. Практика осуществления таких больших объемов работ по промышленному и гражданскому строительству на одной площадке в столь ограниченные сроки не имела прецедента ни в СССР, ни за рубежом. Создание замкнутого цикла производства самолетов, а именно производство моторов, деталей фюзеляжа, крыльев, кабины, запчастей, пневматического оснащения, подшипников (4 и 9 ГПЗ НКСМ), бронекорпусов, вооружения (завод № 525 НКВ) и даже боеприпасов, позволило бесперебойно отправлять на фронт необходимое количество штурмовиков Ил-2 и Ил-10.

За годы Великой Отечественной войны штурмовик Ил-2 прошел трудный путь от одноместного к двухместному. 1943 г. стал в его истории переломным, так как с этого времени начинается история модернизированного штурмовика Ил-10.

Анализируя состав фондов и документы по рассмотренной теме за годы войны, приходим к выводу, что представленная в них информация является уникальной, ничуть не уступающая по своей значимости аналогичным сведениям ряда профильных федеральных архивов.

¹ ГАСО. Ф. Р-2064. Оп. 2. Д. 3. Л. 1-2. Д. 13. Л. 73.

² ГАСО. Ф. Р-2558. Оп. 6. Д. 43. Л. 117; ГАСО. Ф. Р-2254. Оп. 5. Д. 6. Л. 47.

³ ГАСО. Ф. Р-2254. Оп. 5. Д. 6. Л. 47.

⁴ ГАСО. Ф. Р-2558. Оп. 6. Д. 43. Л. 62, 73.

⁵ ГАСО. Ф. Р-2558. Оп. 6. Д. 43. Л. 156, 173, 201, 210.

⁶ ГАСО. Ф. Р-2064. Оп. 2. Д. 3. Л. 122; Д. 56. Л. 50-51.

⁷ ГАСО. Ф. Р-2558. Оп. 6. Д. 93. Л. 15-16.

-
- ⁸ ГАСО. Ф. Р-2558. Оп. 6. Д. 76. Л. 65.
⁹ ГАСО. Ф. Р-2064. Оп. 1. Д. 85. Л. 6.
¹⁰ ГАСО. Ф. Р-2064. Оп. 1. Д. 85. Л. 7-10.
¹¹ ГАСО. Ф. Р-2558. Оп. 6. Д. 87. Л. 91.
¹² ГАСО. Ф. Р-2558. Оп. 6. Д. 43. Л. 142-143; ГАСО. Ф. Р-2254. Оп. 5. Д. 6. Л. 82.
¹³ ГАСО. Ф. Р-2558. Оп. 6. Д. 87. Л. 86-87.
¹⁴ ГАСО. Ф. Р-2558. Оп. 6. Д. 117. Л. 362; Д. 116. Л. 188-188об.
¹⁵ ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 1. Д. 27. Л. 6.
¹⁶ ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 1. Д. 27. Л. 59-60.
¹⁷ ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 1. Д. 27. Л. 23, 101.
¹⁸ ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 2. Д. 1. Л. 130.
¹⁹ ГАСО. Ф. Р-3562. Оп. 1. Д. 38. Л. 1-6.
²⁰ ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 1. Д. 24. Л. 4, 75-76.
²¹ ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 2. Д. 14. Л. 150.
²² ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 2. Д. 14. Л. 196.
²³ ГАСО. Ф. Р-3562. Оп. 1. Д. 103. Л. 2; Д. 144. Л. 3.
²⁴ ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 1. Д. 40. Л. 40-41.
²⁵ ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 1. Д. 27. Л. 11, 23-24.
²⁶ ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 1. Д. 43. Л. 4.
²⁷ ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 1. Д. 50. Л. 3.
²⁸ ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 1. Д. 51. Л. 15.
²⁹ ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 1. Д. 54. Л. 1-2.
³⁰ ГАСО. Ф. Р-2558. Оп. 6. Д. 180. Л. 23-24; ГАСО. Ф. Р-2558. Оп. 14. Д. 6. Л. 70-71.