

ВЫСОТА «ПОЛЁТА»

65-летию
производственного объединения
посвящается



Омск
2006

ББК 39.62-4 г (2 Рос 53-Ом)
В 907

В 907 Высота «Полёта». – Омск: ООО «Издательский дом "Наука"», 2006. – 332 с.

Редакционная коллегия: председатель – В.А. Ковалев, заместители председателя – Г.М. Мураховский, В.Г. Блюм, О.П. Дорофеев, Ю.Н. Некрасов, члены редакционной коллегии – В.Е. Попов, Г.С. Васильева, В.В. Маркелов, С.Е. Дзукаев, В.Е. Щетинин, Н.М. Калганова, А.В. Липаев, Г.И. Грязнова, Р.С. Хасанов, В.Ф. Рудков, В.М. Колобков, А.В. Долженко, Ю.И. Ермола, Н.А. Лиховидов, М.Н. Сошников, Т.Я. Власенко, С.Н. Прокопьев, Э.В. Каня.

Рабочая группа: председатель Ю.Н. Некрасов, члены рабочей группы – С.Н. Прокопьев (редактор-составитель), Э.В. Каня.

Авторы: Э.В. Каня, С.Н. Прокопьев.

Помощники авторов: Т.М. Олейник, О.Г. Пальцына, Е.М. Левченко.

Рабочая группа искренне благодарит за помощь в работе над рукописью книги И.Т. Суркова, Н.А. Лиховидова, М.Н. Сошникова, Л.А. Степаненко, А.Б. Силина, В.Е. Щетинина, Ю.И. Виноградова, В.И. Маркина, В.М. Колобкова, Р.С. Хасанова, А.П. Дубоносова, В.Я. Заводова, А.П. Радионцева, Г.П. Шевырева, В.М. Арчибасова, Т.Р. Кателкину, В.С. Каляку, И.Б. Абрамова, А.К. Яблокову, И.П. Кудрявцева, М.Л. Гирняка, В.Н. Блинова, В.В. Приходкина, С.А. Колонтай, Н.С. Калягина, А.П. Суслова, С.А. Иванову, Ю.Н. Лебедева, Ю.В. Жукова, Г.Н. Федорова, С.Н. Зуева.

Фото: А.И. Рогозин, А.А. Попурей, заводской музей, личные архивы полётовцев.

РОЖДЕННЫЙ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ

*Создание завода № 166,
выпуск боевых самолетов Ту-2, Як-9*



По-фронтовому
они трудились
Не для награды
и вечной славы,
Так же трудились,
как в поле бились
Воины
ради родимой Державы!
Недосыпали
и недоедали,
В лютые зимы
мерзли и стыли,
Но самолеты их
в небо взлетали
И с высоты
злого врага били!
Был цвета крови
и цвета пламени
От грозowego
войны небосклона
Орден Святой –
Трудового Знамени,
После Победы
заводу врученный!



НА КРЫЛЬЯХ Ту-2

1

Омский авиационный завод № 166 был создан в первые месяцы Великой Отечественной войны. Уже к середине июля 1941 года немецко-фашистские войска продвинулись в глубь советской территории на 300–600 км. В зоне оккупации оказались миллионы мирных людей, тысячи промышленных предприятий. Красная Армия несла огромные потери в живой силе (до 850 тысяч против 100 тысяч у немцев) и технике. Враг уничтожил, частью прямо на аэродромах, 3 500 самолетов, против 950 у немцев. Все это позволило фашистам захватить стратегическую инициативу и господство в воздухе.

От государства в те роковые требовались срочные меры по перестройке всей жизни страны на военный лад. И, прежде всего, немедленная эвакуация оборонной промышленности, развертывание в стратегическом тылу новой мощной базы по производству техники, вооружений и боеприпасов.

Уже 24 июня образуется Совет по эвакуации при Совете Народных Комиссаров (СНК) СССР (председатель с 3 июля Н.М. Шверник). За вторую половину 1941 года было перемещено около 2 600 промышленных предприятий (в том числе 1 523 крупных), эвакуировано 30–40 % рабочих, инженерно-технического персонала, запасы материалов, продовольствия. 24 июня СНК СССР принял постановление о перемещении в тыл из прифронтовой полосы оборудования и основных кадров авиационной промышленности. 27 июня Политбюро ЦК ВКП (б) утвердило план размещения авиазаводов, эвакуируемых на Восток. 2 июля СНК принимает постановление, а 4 июля Наркомат авиационной промышленности издает приказ об организации в Омске авиационного завода на базе Московского опытно-конструкторского завода № 156 (ЗОК) и Тушинского серийного завода № 81. Под промышленную площадку отводилась территория двух омских предприятий: строящегося моторостроительного завода № 166 и завода автоприцепов № 6 им. Коминтерна.

На ЗОК № 156 в состоянии сборки находился пикирующий бомбардировщик конструкции А.Н. Туполева (заводское название «103 В»). Машина, обладавшая уникальными тактико-техническими данными, выпущенная массово в короткие сроки, могла существенно усилить советские Военно-воздушные силы (ВВС). Но для развертывания ее производства требовались кадры и оборудование серийного завода № 81. Омский завод № 166 (территория нынешнего МПО им. Баранова) обладал шестью производственными еще пустыми корпусами, на завод заходила железнодорожная ветка, от проходных к «городу» была проложена булыжная мостовая. Здесь предполагалось разместить механические и сборочные цеха. На заводе автоприцепов им. Коминтерна имелись кузница и литейная.



Главный конструктор А.Н. Туполев. Фото 1944 года



«В этой машине мало обычного и традиционного, весь Ту-2 – сгусток новых и оригинальных инженерных решений», – писал о самолете Л.Л. Кербер, один из заместителей А.Н. Туполева

Началась планомерная и достаточно быстрая эвакуация из Москвы. Этому способствовала и детальная проработка на государственном уровне проблем, которые возникали при перемещении предприятий. Согласно постановлению СНК СССР от 2 июля 1941 года, за рабочими и служащими сохранялся средний заработок до момента пуска производства на новом месте. Глава семьи имел право на перевозку, за государственный счет, 100 кг багажа и до 40 кг на каждого члена семьи. Но на практике эти цифры сокращались, чтобы дать больше места в эшелонах для перевозки станков и оборудования. Категорически запрещалось работникам вывозить крупногабаритные предметы – шкафы, комоды и т. п. На месте работнику выдавалось пособие в размере среднемесячного оклада за последние три месяца, его жене – $\frac{1}{4}$ оклада, а на каждого неработающего члена семьи – по $\frac{1}{8}$ оклада. Этим же постановлением директора заводов наделялись правом привлекать рабочих для участия в монтажных, погрузочных и разгрузочных работах.

На 156-м и 81-м заводах погрузка в эшелоны шла круглосуточно. В приказе, изданном директором 81-го завода Н.В. Климовицким, говорилось: «Предупреждаю, что вся ответственность за целостность и сохранность оборудования и инвентаря цеха – отдела лежит на начальнике такового». В другом приказе указывалось, что для перевозки завода требуется 1 172 вагона и платформы (в вагон помещали не менее 35 «одиночек» или 30 семейных, те, кому не хватало места, грузились на платформы). Запрещалось отправлять составы, не полностью загруженные людьми и оборудованием. В путь вся эта железнодорожная армада двинулась в первых числах июля. Кстати, в Омск 81-й завод взял и свой задел по самолетам Як-3. А целый ряд предприятий-смежников обязан был, по приказу Народного комиссариата авиационной промышленности (Наркомавиапрома), продолжать поставку деталей и материалов для их окончательной сборки. 156-й завод вывозил узлы и детали к самолетам «103 У» и «103 В», а также неоконченные опытные образцы самолетов «100», «102» и «110». 25 июля выехало в Омск Центральное конструкторское бюро № 29 (заклученных-конструкторов везли в трех теплушках), а следом за ними, в другом поезде, ехал А.Н. Туполев с семьей.



А вот как запомнилась эвакуация и прибытие в Омск некоторым ветеранам-полётовцам. «Командировку мне оформили на три месяца, а она растянулась на всю жизнь... Поезд на Восток тащился 11 суток, пропускал все идущие на Запад воинские эшелоны. Недостатка в пище мы, работники 81-го завода, не испытывали. В нашем составе имелся целый продовольственный вагон. По дороге я с болью вспоминал своих ушедших на фронт и уже погибших друзей-летчиков. Самому не удалось пройти медкомиссию в летное училище... В какой город приехали, мы узнали не сразу, такова была секретность. А когда выгружались, вокруг собрались местные жители посмотреть на «чудовище»: целый завод со станками, рабочими и инженерами» (Николай Андреевич Морозов, бывший слесарь цехов № 1, 21, 8, 16).

«Как мы уезжали из Москвы? Под бомбами. Помню первый налет. Уже началась эвакуация, нас, заводчан, бомбежка застала в эшелоне. Пришлось ее пережить на станции метро, под землей. Сверху страшно грохотало. Думали, рвутся бомбы, а это стреляли наши зенитки. Последнее воспоминание от военной Москвы – длиннющие очереди перед магазинами.

Горожане скупали все подряд, надеясь продержаться несколько месяцев, пока идет война... Омск после столицы показался очень неказистым. Почти повсюду непролазная грязь, домишки маленькие, серые, в них поразительная бедность. Прибыли на вокзал в пять утра по московскому времени. Не имея никакого представления о часовых поясах, недоумевали: почему так светло и почему здесь так рано встают – все уже на ногах?» (Антонина Ефимовна Реброва. С 1939-го по 1941-й годы работала в отделе кадров 81-го завода. В войну с 1943 года возглавляла личный стол в подсобном хозяйстве завода № 166. После войны, до ухода на пенсию, трудилась в отделе кадров ПО «Полёт»).

Пока эшелоны шли в Омск, несколько раз уточнялись места будущей дислокации вывозимых предприятий. 8 июля Государственный комитет обороны (ГКО) подтверждает решение об объединении заводов № 81 и 156 на территории Омского моторостроительного завода № 166 и завода автоприцепов № 6 им. Коминтерна, а также левобережных авиамастерских ГВФ. Однако 11 июля завод автоприцепов передается подлежавшему эвакуации заводу № 7 Наркомата вооружений.

Согласно записке директора завода № 166 А.В. Ляпидевского и парторга ЦК ВКП (б) Н.М. Дронина наркому авиационной промышленности СССР А.И. Шахурину, эшелоны эвакуированных заводов № 81 и 156 стали прибывать в Омск 19 июля 1941 года, а последний эшелон завода № 156 прибыл 27 августа 1941 года. Приехавших на месте встречал Анатолий Васильевич Ляпидевский, уже назначенный исполняющим обязанности директора авиационного завода.

Соратники Туполева по ЦКБ № 29, они создавали Ту-2 в Москве, запускали самолет в серию в Омске



Д.С. Марков.
Зам. главного конструктора, лауреат Государственной и Ленинской премий



Н.И. Базенков.
Зам. главного конструктора, Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии



В.А. Чижевский.
Зам. главного конструктора, лауреат Государственной премии



А.В. Надашкевич.
Начальник отдела вооружения, лауреат двух Государственных премий



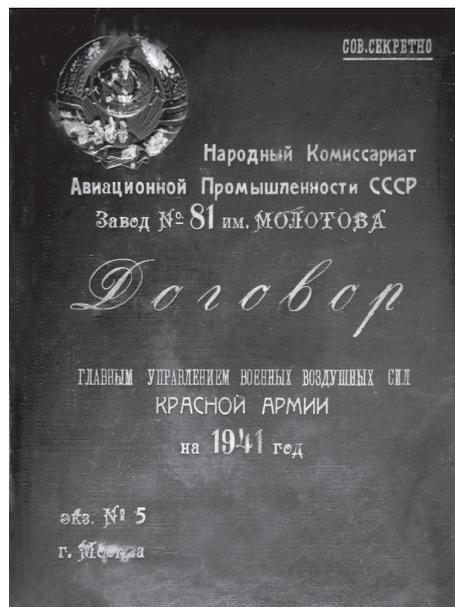
А.В. Ляпидевский (1908–1983), прославленный летчик, получивший звезду Героя Советского Союза № 1 за спасение челюскинцев. Первый директор 166-го. 24 июля 1941 года издал приказ № 1, в котором говорилось о создании омского авиазавода на базе московских 81-го и 156-го

Первый эшелон доставил работников управления капитального строительства (УКСа), отделов главного механика и главного энергетика завода № 81 с семьями и материальной частью. Эти вспомогательные службы затем встречали и при помощи рабочих производственных цехов разгружали вновь прибывавшие составы. Станки и другое оборудование размещались в корпусах завода № 166. Но часть заводского имущества длительное время оставалась под открытым небом из-за нехватки рабочих рук, механизмов или просто из-за неразберихи, сопровождавшей эвакуацию. Это отмечается в ряде приказов того времени. Семьи заводчан после многочасового «сидения на узлах» развозили по школам и клубам небогатого жильем Омска.

18 июля народный комиссар авиационной промышленности А.И. Шахурин издал приказ об объединении заводов № 166, 81, и 156 в один завод с присвоением ему № 166, а директором его назначил А.В. Ляпидевского. 24 июля, когда основная часть цехов и служб была уже в Омске, Ляпидевский издал приказ № 1, в котором довел до сведения заводчан решение наркома. Далее в шести параграфах приказа новый директор назначил главных заводских руководителей, в том числе своим заместителем Н.В. Климовицкого, глав-

ным инженером И.И. Артамонова, начальником производства А.М. Тюрина. Им предлагалось в двухдневный срок представить кандидатуры начальников заводских подразделений, а также план разбивки цехов по технологическому циклу производства и организационную схему предприятия. Для объединенных заводов создавались комиссии во главе с В.Ф. Пермяковым, А.П. Бортниковым, А.М. Тюриным. **24 июля 1941 года, когда был издан приказ № 1, традиционно считается днем создания Производственного объединения «Полёт».**

Несмотря на всю чрезвычайность обстановки, вызванную эвакуацией, дирекция с первых же дней пребывания в Омске стремилась наладить на заводе нормальную жизнь. Приказом № 2 от 26 июля вводился табельный учет, определялось время начала и окончания смен, предусматривались строгие меры к нарушителям дисциплины, подлежал учету весь жилой фонд объединенных предприятий. Последующими приказами были назначены начальники цехов и отделов, приказ № 16 требовал: «Всем прибывшим в эшелонах являться на второй день, неявку рассматривать как прогул» (за что полагалось уголовное наказание). Для социально-бытового обслуживания работников завода создавались сектора общественного питания, торговой сети, отдел подсобного хозяйства, АХО, медсанчасть, ЖКУ, цех дворового хозяйства и благоустройства, ремонтно-строительная контора.



Согласно этому «Договору» крупному серийному авиазаводу № 81 (на то время в его составе было 3 123 рабочих, основных – 1 590, ИТР – 784, служащих – 412) предписывалось в 1941 году собрать 63 самолета Як-4, 250 Як-3. Но в планы вмешалась война...



Управлению капитального строительства под руководством Б.А. Якимова поручалась организация всех работ «по техническому проектированию завода в его новом профиле...». А сам профиль или основную продукцию определяло постановление ГКО от 27 июля, которое предписывало 166-му заводу в предельно жесткие сроки развернуть серийный выпуск самолетов «103» – пикирующих бомбардировщиков конструкции А.Н. Туполева. Под эту цель объединенному заводу вновь передавался завод автоприцепов № 6 им. Коминтерна и территория строившегося автосборочного завода (территория «О» ПО «Полёт»).

Первую серию из пяти самолетов скоростными методами нужно было собрать к 10 сентября, 5 следующих – к 1 октября. Затем по нарастающей: в октябре – 10, в ноябре – 15, в декабре – 20 машин. Хотя в Москве не был собран даже эталонный, опытный самолет «103 В».

Несмотря на нереальность производственной программы, заводчане сделали все для ее выполнения... На единственно возможных для немедленной эксплуатации площадях завода автоприцепов № 6 им. Коминтерна начинается создание основных по технологическому процессу цехов – литейного, кузнечного, шасси, вооружений и т. д.). Туда перебрасывается, часто прямо с колес подходивших эшелонов, несколько сотен единиц оборудования. В корпусах бывшего моторостроительного завода № 166 идет размещение цехов детальной, агрегатной и общей сборки.

Но в Москве в очередной раз меняются планы, и 9 августа ГКО вновь передает завод им. Коминтерна № 6 под завод № 7 Наркомата вооружений. В начале августа в Омск из Запорожья эвакуируется крупнейший завод авиационного моторостроения – № 29. И 11 августа ГКО передает под его размещение бывший моторостроительный завод № 166. Объединенный 166-й завод лишается своих основных площадей, начинается перетаскивание оборудования на соседнюю промышленную площадку, станки перевозят на железных листах с помощью тягачей, большинство работ проводятся вручную, в страшной спешке... Завод осваивает территорию (нынешняя «О» «Полёта») автосборочного завода, который начал возводиться до войны как филиал Горьковского автозавода, в 41-м имел всего один недостроенный корпус.

Наиболее кратко и объективно раскрывает драматизм происшедшего тогда докладная записка А.В. Ляпидевского наркому авиационной промышленности А.И. Шахурину, отрывок из которой мы публикуем: «...пришлось действующие цеха срывать и оборудование перетаскивать в строящийся корпус автосборочного завода. В силу вынужденных изменений у завода № 166 осталась площадь только

Н.С. Ефимов и З.М. Ушакова приехали в Омск с 81-м заводом. И так распорядилась судьба, именно война способствовали созданию их счастливой семьи. В 1942 году они поженились. И всю жизнь отдали заводу. Николай Степанович 14 лет был начальником 2-го цеха. Продолжая традиции родителей, двое сыновей Ефимовых, Владимир и Виктор, и дочь Маргарита, тоже пришли на завод. Маргарита Николаевна Воловик по сей день трудится в 75-м отделе





С.П. Королев, с его именем связаны самые громкие победы советской космонавтики. В Омске был одним из тех туполевцев, кто налаживал производство Ту-2, помогал осваивать столь сложное изделие. Короткие свободные часы отдавал разработке радиоуправляемой ракеты и ракеты-самолета

строительства автосборочного завода, где и были спланированы производственные цехи. Мною был поставлен вопрос перед Вашим заместителем т. Ворониным П.А. о необходимости пересмотра программы заводу, на что получил телеграфное указание представить свои соображения... Соображения переданы, но программа не пересмотрена.

19.VIII. 41 года своим документом ГКО вновь передал заводу № 166 завод автоприцепов № 6 им. Коминтерна, после чего с 21.VIII.41 года произведена перепланировка и приступили к монтажу оборудования на площадях завода автоприцепов, строительству автосборочного завода и мастерских авиафлота. Завод фактически начал становиться на ноги с 21.VIII.41 года.

До эвакуации, как Вам известно, т. Шахурин А.И., завод № 81 осваивал самолет Як-3 и завод № 156 был опытным. При их слиянии отсутствовали серийные чертежи на самолет «103 У» (Ту-2), завод не имел никакой серийной оснастки, приспособлений и инструмента... Проект программы заводу № 166 был разработан и представлен Вам без учета реальных возможностей, даже в условиях военного времени, без знания конкретной обстановки на месте. Со мной, как с директором завода, этот вопрос не обсуждался, и

дважды я просил разрешения вылететь в Москву для доклада, но получил отказ. Ваш заместитель т. Дементьев П.В. посетил завод, видел обстановку на месте и дал указание: «Оснастка инструментом и приспособления для немедленного производства 10 самолетов должны быть закончены к 25.IX.41 году и полностью развернуть производство самолетов во всех цехах, не дожидаясь полного изготовления приспособлений. Составить самый сжатый график по основной оснастке с тем, чтобы к 20.XI.41 года иметь полный комплект капитальных приспособлений. Дементьев. 14.VIII.41 год».

На основании вышеизложенного считаю своим долгом поставить Вас, т. Шахурин, в известность, что завод № 166 выполнить программу в 55 самолетов в 41 году не в состоянии».



В этом доме по адресу ул. 2-я Транспортная, 24, жили заключенные специалисты ЦКБ № 29, будущие лауреаты Государственных и Ленинских премий, Герои Социалистического Труда, доктора наук, профессора. И среди них С.П. Королев

Возможно, именно этот документ, направленный в Москву в конце августа, послужил поводом для смещения Ляпидевского... По утверждению многих ветеранов «Полёта», уже в начале сентября 1941 года на заводе стало известно, что новым директором назначен Леонид Петрович Соколов. Это был опытный производственник, возглавлявший один из московских авиазаводов. Но приехать в Омск (по личным причинам) он смог лишь к 1 октября: такой датой помечен первый приказ Соколова, в котором говорится: «§ 1. На основании приказа народного комиссара авиационной промышленности от 26/IX 1941 года с



Л.П. Соколов (1903–1985).
Директор завода с октября 1941-го по 1946 год. Опытный производственник, талантливый руководитель, при нем завод выпустил первое свое крылатое изделие, при нем получил первую правительственную награду

сего числа приступил к исполнению обязанностей директора завода. § 2. На основании этого же приказа наркома, тов. Ляпидевского А.В. назначить заместителем директора завода». В дальнейшем функции бывшего директора были уточнены, и он стал заместителем Л.П. Соколова по опытному производству и до своего отъезда в Москву, в начале 1942 года, руководил аэродромом и летно-испытательной станцией (ЛИС). А.В. Ляпидевскому подчинялись ЦКБ № 29, 11-й цех, ОПАК, ЛИС, аэродромный цех. Приказом НКАП от 20/XII 1941 года он увольняется с должности заместителя директора 166 завода и назначается на должность директора завода № 288, а в апреле 1942 года переводится в Москву, где становится директором опытного завода.

Чтобы оценить масштаб сделанного Анатолием Васильевичем Ляпидевским на заводе № 166, стоит обратиться к точным цифрам... Они содержатся в ответах дирекции завода № 166 на запрос уполномоченного Комитета партийного контроля (КПК) по Омской области. Документ датирован 6 августа 1941 года.

«Сколько вагонов прибыло в Омск? (156-го и 81-го заводов. – Авт.) **1 901**. Сколько из них разгружено? **1 897**. Сколько в пути? **4**. Сколько прибыло

станков? **1 564**. Из них металлообрабатывающих? **889**. Из числа прибывших подвезено на заводскую площадку? **Все**. Сколько установлено станков? **290**. Количество цехов, пущенных в эксплуатацию? **Пущено 2 цеха: приспособлений, монтажно-механический**. Сколько прибыло рабочих? ИТР? **4 964, 1 788**. Из них занято: а) на работах по монтажу оборудования **2 913**; б) на разгрузке, подвозке оборудования **500**; в) на строительстве **800**; г) по основному производству **750**. Сколько коммунистов? **826**. Сколько комсомольцев? **1 800**. Прибыло всего людей? (работников и их семей. – Авт.) **19 877**».

Косвенно дана оценка деятельности А.В. Ляпидевского и новорожденного коллектива омских авиационщиков в приказе № 2 Л.П. Соколова, от 3 октября 1941 года: «В связи с тем, что задача становления завода в основном закончена – временную схему управления заводом – отменяю».



Заслуженный ветеран объединения **В.С. Финашин** на завод поступил в 1942 году в 24-й цех учеником строгальщика. Через год организовал комсомольско-молодежную бригаду станочников, которая вскоре стала «фронтной», затем «гвардейской». Трудовой полётский стаж – 46 лет. Награжден медалями «За доблестный труд в ВОВ 1941–1945 гг.» и «За трудовую доблесть»

2

В первый год войны в Омскую область было эвакуировано около 100 промышленных предприятий, из них – 57 металлообрабатывающих. В самом Омске концентрировались десятки крупных заводов из Москвы, Ленинграда, Киева, Харькова, Одессы и других городов. Кроме того, располагались перемещенные учреждения от наркоматов до театров, множество госпиталей, детских домов, учебных заведений. Население города возросло с 288 тысяч перед войной, до 349 832 человек к 1942 году. Все это привело к острому дефициту жилых и производственных помещений, к бесконечным уплотнениям и даже выселениям коренных омичей.

Не справлялся с возросшей нагрузкой транспорт, проблемой стала связь с левобережьем, ведь автомобильного моста через Иртыш не существовало, а паромные переправы действовали с перебоями. Совершенно недостаточен был уровень телефонизации, большие затруднения возникли с обеспечением населения и промышленности электроэнергией.

Об этом говорилось в решении Омского облисполкома от 15 августа 1941 года: «...в результате перевода ряда промышленных предприятий, а также изменения профиля существующих промышленных предприятий и расширения их потребность в электроэнергии возрастает до 62,6 тысяч квт или на 32,3 тысяч квт, что при существующей энергетической базе в 20 тысяч квт ставит в исключительно тяжелое положение электроснабжение промышленности и города».

При столь неблагоприятных условиях заводу № 166 приходилось решать две основные задачи: налаживать массовый выпуск самолетов и строить производственные корпуса и жилые дома для работников.

Коллектив 166-го продолжал пополняться специалистами высочайшего уровня. 22 июля, по свидетельству туполевца С.М. Егера, в Омск прибыло ЦКБ № 29. По одним данным, заключенных-конструкторов из КБ Туполева перевели в местную тюрьму, где они несколько дней провели в грязных, переполненных арестантами камерах. По воспоминаниям Л.Л. Кербера и С.М. Егера, их сразу разместили в школе (№ 72), где условия содержания оказались некомфортными, но не тюремными. 25 июля группе из двадцати четырех туполевцев в здании областного НКВД было объявлено об освобождении, снятии судимости и восстановлении в правах. Основанием являлся указ Верховного Совета СССР, принятый 19 июля 1941 года, когда КБ еще находилось в дороге. По Л.Л. Керберу, объявил указ своим друзьям-коллегам приехавший в Омск А.Н. Туполев.



Проходная завода № 166 территории «О»



Вскоре оставшихся в заключении конструкторов перевели в двухэтажный дом по ул. 2-я Транспортная, там жил и С.П. Королев. «Вольные» работники ОКБ или отдела 3 (так стало называться включенное в состав завода № 166 туполевское КБ) проживали по адресам: улица К. Маркса, д. 59 (семья А.Н. Туполева занимала в доме квартиру № 1); ул. 20 лет РККА, д. 109; 10-я Линия, д. 281; Ем. Ярославского, д. 98. В ноябре 1941 года в Омск эвакуируется КБ А.А. Архангельского, которое включается в состав ОКБ, а сам Архангельский становится заместителем Туполева (А.Н. Туполев назначается главным конструктором завода № 166 21 октября 1941 года на основании приказа Наркомавиапрома (НКАП) от 7 октября 1941 года).

Последней по времени в объединенный завод № 166 влилась часть коллектива завода № 288, перемещенного из г. Кимры. По воспоминаниям ветерана «Полёта» М.Д. Гаврилова, работавшего на этом предприятии электромонтажником в начале войны, 288-й эвакуировался тремя эшелонами. Первый с рабочими благополучно дошел до Омска, и они, поскольку оборудование осталось в Кимрах, перешли на 166-й завод. Второй эшелон разбомбили немцы. Третий с оборудованием и обслуживающим персоналом до Омска добрался лишь 5 декабря 1941 года. Часть рабочих перешла на 166-й завод. (В 1942 году 288-й был воссоздан). По словам заслуженного ветерана «Полёта» Л.А. Степаненко, «...кимровчане, пополнившие завод № 166, были в основном высококвалифицированными рабочими: слесарями, сборщиками самолетов, клепальщиками, токарями, фрезеровщиками. Особо ценились слесари-клепальщики, в которых остро тогда нуждался цех сборки центроплана. Таким образом, к концу 1941 года окончательно сложился профессиональный коллектив Омского объединенного завода № 166. В дальнейшем он рос за счет набора необученной или прошедшей первоначальную подготовку молодежи. Но юным заводчанам было у кого учиться, в кратчайшие сроки перенимать мастерство и усваивать производственный опыт».

К этому же сроку сложились и главные территории завода, каждая из которых имела свое назначение и сокращенное наименование. Наиболее интенсивно осваивалась территория бывшего автосборочного, названная территорией «О» («Ноль»), по нулевой очереди в генеральной планировке строительства завода № 166. С 21 августа 1941 года здесь начинается достройка единственного корпуса № 7. Работники цехов УКСа и отдела главного механика (ОГМ) до конца сентября успели доделать полы и кровлю, провести остекление, навесить ворота и наладить сантехнику. В подготовленном помещении площадью 180 × 200 м разместили основные производственные цеха № 1, 2, 5, 6, 25, 28, 30 (под сборочный цех отвели юго-восточный угол корпуса). А в двухэтажной корпусной бытовке расположили типографию, две столовых (ИТР и командирскую), отдел главного технолога (ОГТ) и его конструкторское бюро и другие подразделения.



В этом доме по ул. Карла Маркса жили со своими семьями А.Н. Туполев, Л.П. Соколов, главный инженер завода Н.И. Полонский

Однако цеха корпуса не были обеспечены электроэнергией. Выход нашли, перекинув высоковольтный кабель к электротрассе завода № 29, которая была подсоединена к городской ТЭЦ № 1. Другой кабель проложили на расстояние в 5,5 км к только что вступившей в строй ТЭЦ № 2 паровозоремонтного завода (ПВРЗ), одновременно построили трансформаторную подстанцию, и с октября 1941 года заводские подразделения



И.Х. Мутовчинский (1900–1957). В 57 лет жизни вместилась учеба в институте, работа начальником цеха до войны, арест, статья, положение специалиста-заключенного, эвакуация в Омск. А дальше жизнь тесно связана со 166-м: начальник бригады серийно-конструкторского отдела (СКО), главный контролер, начальник отдела эксплуатации самолетов

начали полноценно работать. Но и тогда потребность в электроэнергии удовлетворялась лишь на две трети, часто происходили ее так называемые «плановые отключения», приводившие к производственному браку и простоям. Плохо обеспечивалась территория «О» водой, совершенно отсутствовала внешняя канализация, и заводские стоки сбрасывались прямо в кюветы дорог... Несмотря на срочную достройку и расширение котельной, суровой зимой 1941–1942 годов остро встала проблема отопления. И пришлось корпус обогревать, используя заводской паровоз.

Необыкновенно быстрыми для того времени темпами строились на территории новые производственные помещения. За 1941–1943 годы были возведены корпуса № 6, 8, 9, 17, 19 и 20. В них переводились цеха 166-го завода, располагавшиеся на других промышленных площадях города. И постепенно аббревиатура «О» стала означать не «нулевую очередь», а «основную территорию».

Территорией «Б» называли на 166-м заводе бывший завод автоприцепов им. Коминтерна. Там имелось после достройки шесть больших производственных корпусов, в которых разместились цеха № 3, 5 (б), 7, 9 (б), 16, 17, 18 (кузница), 21, 23, 24, 25 (б), 30, 31, 32 (литейка), 35 (б), 39, 50, 52. Удовлетворительно работали котельная, насосная станция, две трансформаторные подстанции, имелся гараж с ремонтными мастерскими, конный парк и др. Здесь же располагался отдел кадров, двухэтажная столовая (позже Дом культуры «Молодежный») и разные хозяйственные постройки. Недостатки этой территории указаны в докладной записке «О строительстве завода № 166», направленной директором Л.П. Соколовым в адрес наркома внутренних дел Л.П. Берии 10 октября 1941 года: «Завод им. Коминтерна по характеру строений, их размеру, положению на плане города, объему и состоянию энергетического хозяйства не удовлетворяет требованиям современного самолетостроительного завода и поэтому предназначен к использованию для производства специальных агрегатов (гидравлика, пластмасса, литье, поковки), с перспективой окончательного развития в спецфилиал по производству перечисленных агрегатов». Тем не менее во время войны бывший «Коминтерн» был необходимой составной частью 166-го завода.

Левобережные авиационные ремонтные мастерские именовались территорией «А». Их ветхий ангар и другие помещения были отремонтированы силами заводских служб. После приезда в Омск ЦКБ № 29 в авиамастерских размещаются КБ В.М. Мясичева, дорабатывавшее высотный бомбардировщик дальнего действия – изделие «102», и КБ Д.Л. Томашевича, строившее одноместный высотный истребитель – изделие «110» и параллельно легкий фанерный фронтовой бомбардировщик. Здесь же работали над своими проектами конструктор Р.В. Бартини и изобретатель Л.С. Термен (к сожалению, в архиве «Полёта» отсутствуют какие-либо сведения об их деятельности). Недалеко от авиационных мастерских находилось здание летно-технического училища (ОЛТУ), в котором был кабинет А.Н. Туполева. Здесь он работал, когда на близлежащем летном поле ОЛТУ начались испытания первых туполевских самолетов.

Чисто символически и лишь изредка употреблялось в документах военного времени название территории «В». Собственно, это было расположенное напротив



М.Я. Токарь (слева) и **П.Т. Хлопотова** на завод поступили в 1941 году клепальщицами в 6-й цех. Клепали крылья к самолетам Ту-2, затем Як-9. Комсомольско-молодежная бригада Марии Токарь была одной из лучших на заводе



территории «О» здание заводоуправления. До войны его воздвигали под штаб 178-й стрелковой дивизии, дислоцированной в Омске. Но летом 1941 года решением облисполкома и обкома ВКП (б) передали 166-му заводу, который и закончил строительные работы. В здании располагались

заводские отделы, партком, завком, комитет ВЛКСМ. Второй этаж первоначально занимало ОКБ Туполева. В заводоуправлении находились кабинеты директора завода, его заместителя, главного инженера, а также директорская столовая. Поскольку в заводоуправлении растущему ОКБ Туполева стало тесно, его в декабре 1941 года перевели в здание Управления речного пароходства, второй этаж которого достраивали службы 166-го завода.

Завершая обзор территории, уместно привести структуру ОКБ, которая приводится в соответствии с одним из документов, хранящимся в заводском архиве.

«Структура производства: светокопия, фотолaborатория, макетный цех, мастерская точной механики. **Бригады КБ:** 1. Общие виды, начальник Егер Сергей Михайлович, всего в бригаде 21 работник. 2. Центроплан, начальник Чижевский Владимир Анатольевич, 13 работников. 3. Фюзеляж, зам. начальника производства Свешников Константин Петрович; 20 работников (*в их числе – Алексей Андреевич Туполев, конструктор III категории, сын А.Н. Туполева. – Авт.*). 4. Крыло, начальник Саукке Борис Андреевич, 22 работника. 5. Оперение – управление, начальник Марков Дмитрий Сергеевич, 18 работников. 6. Электро – радио, начальник Кербер Леонид Львович, 8 работников. 7. Мотооборудование, начальник Балув Александр Петрович, 24 работника. 8. Спецоборудование, начальник Надашкевич Алексей Васильевич, 20 работников. 9. АНО, начальник Френкель Георгий Семенович, 8 работников. 10. Расчетный отдел, начальник Черемухин Алексей Михайлович и заместитель Озеров Георгий Александрович. 11. Прочность, инженер Мельников Максим Лукич, 9 работников. 12. Вибрации, конструктор II категории Успенский Петр Федорович. 13. Аэродинамика, начальник Стерлин Алексей Эмануилович, 5 работников. 14. Устойчивость, начальник Александров Владимир Леонтьевич, 6 работников. 15. Плановая группа, начальник Даниленко Федор Иванович, 4 работника. 16. Дистанционное управление, начальник Склянский Иосиф Маркович, 3 работника. 17. Спец. приборы, конструктор I категории Пономарев Владимир Алексеевич, 4 работника. 18. Шасси, начальник Сапрыкин Тимофей Петрович. 19. Гидравлика, начальник Бонин Алексей Романович, 15 работников. 20. Герметики, начальник Петров Михаил Николаевич, заместитель Январев Константин Васильевич. 21. В подсобных службах 55 работников. 22. Макетный цех, 33 рабочих. 23. Руководство: главный конструктор Туполев Андрей Николаевич, заместитель Базенков Николай Ильич, помощник Соколов Николай Андреевич, главный конструктор Архангельский Алексей Алексеевич. **Всего в ОКБ 284 работника».**

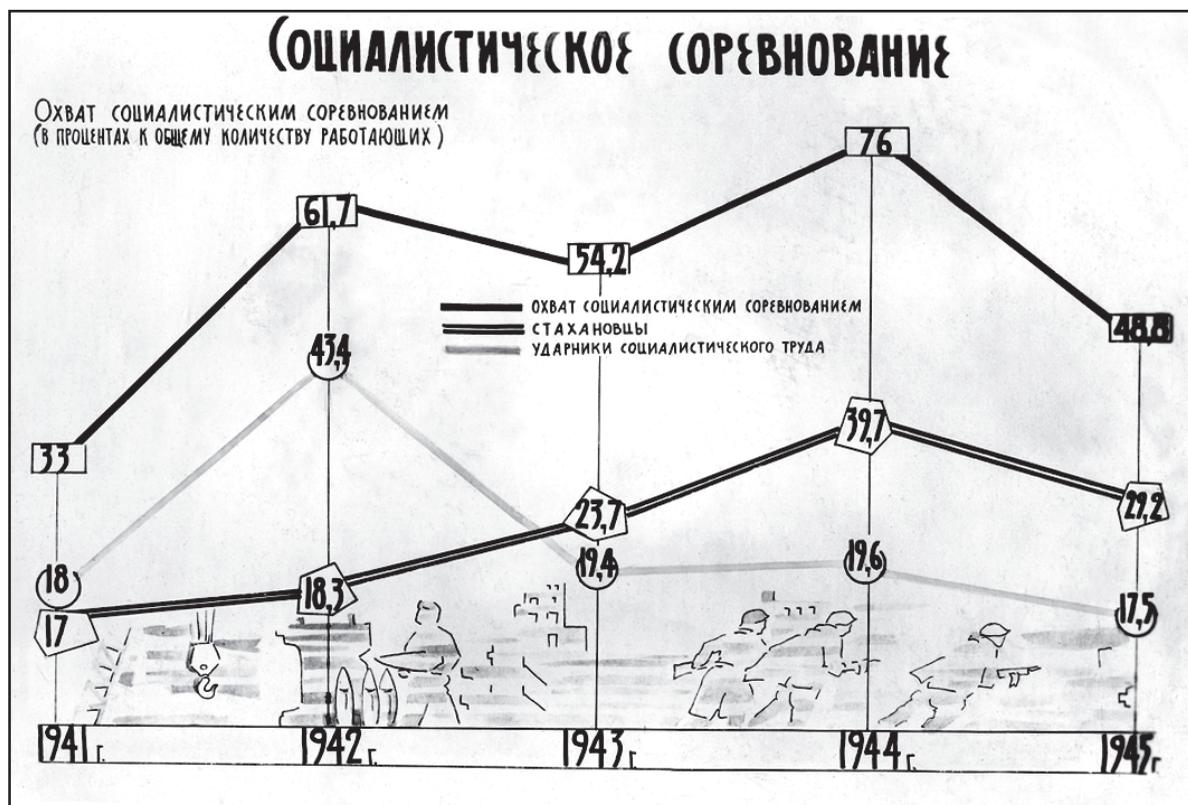
Большинство сотрудников ОКБ достигли впоследствии высот в авиастроении. Известными конструкторами самолетов и агрегатов стали В.Л. Александров, Д.С. Марков, А.В. Надашкевич, В.А. Чижевский, А.М. Черемухин. Были среди них доктора наук, лауреаты Государственных премий, авторы монографий и учебников. Но, главное, все они на всю жизнь остались туполевцами – продолжателями дела главного конструктора.

3

Как уже говорилось выше, незаконченный самолет «103 В» и задел по серии самолетов «103 У» были доставлены в Омск вместе с заводом № 156 и ЦКБ № 29. Уже в августе 1941 года в незаконченном корпусе № 7 началась досборка опытного самолета «103 В» и одновременно подготовка к серийному выпуску самолетов «103 У». На этом этапе основную роль в организации производства играло туполевское ОКБ. Общее руководство и функции главного конструктора еще до своего официального назначения 7 октября осуществлял А.Н. Туполев. По воспоминаниям заводчан, он практически круглосуточно находился в цехах или в ОКБ. Руководителем всех работ по доводке самолетов, внедрению их в серию и эксплуатации главный конструктор назначил туполевца Д.С. Маркова, а ведущим инженером по летным испытаниям – Е.К. Стомана. Начальником сборочного цеха № 4 тогда был Ф.М. Шпак, его заместителем по производству – Н.Н. Карташов, начальниками участков – П.В. Анашкин, Л.А. Степаненко, Л.С. Щавинский, мастерами в цехе работали: М.П. Сухов, Н.Е. Падалко, М.А. Кашулин и др. Непосредственно собирали самолет слесари В.Н. Новоселов, Г.Я. Ершанок, электромонтажник М.Д. Гаврилов и многие другие рабочие.

Благодаря концентрации всех сил и средств завода самолет «103 В» 2М-82А (обозначение по ОКБ – изделие «60») удалось собрать к ноябрю 1941 года. Машина представляла собой модификацию «103 У» и отличалась от последней следующим: двигатели водяного охлаждения АМ-37 были заменены на двигатели воздушного охлаждения типа М-82А; в отъемных частях крыла параллельный гофр заменялся на конический, что улучшило связь с обшивкой. Вводились улучшения в ряд агрегатов: по рекомендации ВВС была изменена система бензопитания, система бомбосбрасывания переведена с механической на более прогрессивную пиротехническую, увеличены площади вертикального оперения.

Об одном из рабочих эпизодов перед сдачей «103 В» на испытания рассказал Л.А. Степаненко: «Первый самолет в конце 1941 года был почти готов, но в нем



Начало социалистическому соревнованию на заводе было положено в 1941 году



оставался один значительный дефект – недопустимо туго срабатывала система ручного сбрасывания бомб (существовавшая на случай, если в бою будет нарушено электрическое управление). Поздно ночью мы с начальником участка вооружения П.В. Анашкиным безуспешно пытались найти причину дефекта. В это время к нам подошел Туполев и сказал с раздражением: «Ну что еще не сдали машину, все еще копаетесь, деятели?» Анашкин, отличавшийся невозмутимостью и смелостью в любых ситуациях, спокойно ответил: «Да, все еще копаемся, плохо вот только получается. Вызвали вашего Надашкевича (начальника бригады вооружения), а он сказал, что чертежи правильные, опробованы на опытной машине в Москве, потряс своей козлиной бородкой и ушел». (Надо сказать, что Александр Васильевич Надашкевич был очень грамотным специалистом, легко умеющим понять чужую мысль, но на этот раз заупрямился, не хотел ничего менять в конструкции.) Туполев услышав столь нелестный отзыв о своем сотруднике, вначале вспылил (он своих в обиду не давал, хотя сам спрашивал с них очень строго и жестко). Но потом быстро «остыл», потребовал лист бумаги и чертежи и уже через некоторое время подал готовый эскиз: «Вот так переделайте рычаг и две тяги». Утром я увидел Туполева и Анашкина мирно беседующими. Макеты бомб с помощью переделанной системы сбрасывались усилием пальца. А срок сдачи первого самолета был выдержан».

Как говорится в отчете ОКБ, «самолет вышел на испытания 15 декабря 1941 года... Для проведения Государственных испытаний была выделена специальная летная группа (в дальнейшем – летно-испытательная станция ОКБ), проводившая их совместно с НИИ ВВС». 9 октября 1941 года приказом НКАП и Главного управления (ГУ) ВВС № 1054/219 и приказом по заводу № 166 от 12 ноября 1941 года № 8/15 назначается экипаж для проведения испытаний в составе летчика-испытателя М.П. Васякина, штурмана Н.М. Панченко, ведущего инженера от завода Е.К. Стомана. От ВВС также принимали участие в испытаниях ведущий инженер Мируц и летчик Жданов. Испытания проходили на левобережном аэродроме территории «А».

На опытном самолете стояли моторы М-82 первых серий, которые работали неудовлетворительно и доводились (вместе с моторными агрегатами) во время испытаний. По причинам многочисленных замен самолет простоял 132 дня, или 58 %



В здании Управления речного пароходства до 1943 года находилось КБ Туполева. Фото 1947 года



Я.Г. Пауль.

Летчик-испытатель 81-го, затем 166-го заводов. Участник Гражданской войны. Был летчиком-истребителем при обороне Царицына. За что награжден орденом Красного Знамени

всего времени, затраченного на испытания. Из-за нечеткой работы моторов не было получено окончательных данных по его дальности, потолку и скороподъемности. За время испытаний обнаружился и ряд дефектов в конструкции, оборудовании и вооружении. Большинство из них немедленно устранялось не только на опытной машине, но и на всех самолетах начавшегося серийного производства.

В период испытаний претерпело изменение название изделия. 28 марта приказом НКАП № 234 самолетам «103» было присвоено официальное название Ту-2. Предварительные испытания на заводском аэродроме завершились, согласно отчету ОКБ, лишь 1 августа 1942 года. Машина была признана перспективной, но требующей дальнейших доработок.

Гораздо более сложные и масштабные проблемы пришлось решать коллективам завода № 166 и ОКБ при осуществлении массового выпуска Ту-2. Еще до войны по постановлению правительства серийный самолет «103 У» должен был выпускаться с двигателями водяного охлаждения 2М-37. После эвакуации туполевское ОКБ, взявшее на себя функции серийного

конструкторского бюро, начало создавать чертежи на машину именно с этими двигателями. В сентябре 1941 года рабочие чертежи уже были переданы на завод, и по ним началось изготовление первой серии, но 19 октября 1941 года вышло постановление ГКО СССР № 915, а 20 октября приказ НКАП № 1147, требовавшие перевода самолетов ТБ-7, «103 У», Ил-2, ДБ-3 Ф на двигатели типа М-82, воздушного охлаждения. По самолету «103» выдвигалось требование к 20 ноября предоставить материалы испытаний с М-82 и серийный выпуск наладить с М-82 по типу опытного «103 В».

Выполняя московскую директиву, ОКБ в срочном порядке начало перепроектировать всю винтомоторную группу и сопряженную с ней часть агрегатов. Неожиданно в декабре 1941 года вышло новое постановление ГКО за № 1014 и приказ НКАП № 1174, по существу перечеркивающие все усилия заводчан и конструкторов... Согласно директиве, серийное производство туполевских самолетов «103» переводилось в Казань на завод № 22. Туда для развертывания серии, предписывалось направить специалистов и передать весь задел самолетов. Можно предположить, что на решение ГКО повлиял ряд докладных записок, направленных руководством завода № 166 и ЦКБ № 29 осенью 1941 года в адрес Л.П. Берии. В них говорилось о невозможности быстро наладить производство самолетов в Омске, где отсутствовали заводы-смежники и современные предприятия, способные оказать помощь новому авиационному производству. Бригада, состоявшая из конструкторов и рабочих, выехала в Казань и даже приступила к работе... Но решение также внезапно отменили, поскольку на заводе № 22 потоком шел бомбардировщик Пе-2 и сокращать его выпуск в условиях тяжелого положения на фронтах ради нового и «сырого» «103» в тот момент никто не стал.

Между тем к январю 1942 года туполевцы закончили перепроектирование объемом 1 500 чертежей и продолжали оказывать заводу разностороннюю помощь. В разделе отчета ОКБ «Участие в производстве» говорится: «...для освоения спущенных чертежей и сборки головных самолетов бюро выделило ведущих конструкторов, прикрепило их по специальностям к цехам и организовало круглосуточное дежурство для скорейшего разрешения всех вопросов, возникших на производстве». Под расплывчатой формулировкой скрывалось беспрецедентно смелое решение директора Л.П. Соколова, главного инженера И.И. Артамонова и главного конструктора А.Н. Туполева – направить техническими руководителями в цеха



завода заключенных-туполевцев, как наиболее компетентных и опытных специалистов. Но чтобы формально не нарушать существующие порядки, заключенных-руководителей в документах именовали «закрепленными за цехами сотрудниками КБ», без указания фамилий. А неофициально – «заместителями» или «помощниками начальников цехов». На работу и с работы их конвоировали охранники («попки», «свечки», «прицепы», «тягачи» – по терминологии самих заключенных), но в цехах туполевцы становились полноправными командирами производства. «Помощники» были назначены в деревообделочный, гальванический, моторный, фюзеляжный и другие цеха. Всего на руководящие должности направили 19 работников ОКБ, некоторые из них были освобождены из заключения в августе 1941 года.

Направили на завод и С.П. Королева, как одного из наиболее образованных, одаренных и энергичных инженеров. В документальной книге А.П. Романова и В.С. Губарева «Конструкторы» (ее в рукописи читал и одобрил С.П. Королев) говорится, что приход Сергея Павловича на производство «вскоре почувствовали все... Установился жесткий порядок. Королев искренне радовался, когда удавалось улучшить конструкцию, сократить сроки работ за счет рационализации. Сам вносил предложения, улучшающие качество узлов, деталей, повышающие надежность. Ветераны завода вспоминают, что Королев обычно говорил сотрудникам: "Если у вас что-то не получается, приходите ко мне, вместе найдем выход. Невыполнение задания в срок – это самое страшное. Нам дорог каждый час, каждая минута"». Это описание дополняют своими воспоминаниями полетовцы В.Н. Новоселов, Л.А. Степаненко, Т.М. Тихонова и другие, часто встречавшиеся с Сергеем Павловичем в первые военные годы. По их впечатлениям, он был человеком предельно дисциплинированным, целеустремленным, обязательным, не любил разговоров не по делу, особенно о своей личной трагедии... Хотя о ней, раздражая Королева, постоянно напоминал своим неотвязным присутствием его личный охранник...

А вот что рассказывает бывший заместитель главного инженера «Полёта» В.М. Румянцев: «В 1941–1942 годах Королев, кроме основной работы, руководил практикой студентов Омского авиатехникума, в числе которых был и я. Из-за маленького роста в то время Королев в шутку называл меня «малышом». Никто не знал тогда о талантах будущего конструктора космических ракет. Он был простым и скромным, как и все». Уже в Омске Королев начал разработку радиоуправляемой ракеты совместно с конструкторами-заключенными Терменом и Корнеевым. А когда коллег разостлали в разные места (Термена – в Свердловскую «радиопарашку», Корнеева – в Куломзино), он в редкие свободные часы занимался проектированием ракетного самолета. В конце 1942 года Сергея Павловича отозвали в Казань, в ОКБ моторостроительного завода, которое возглавлял В.П. Глушко. В Казани Королев и Глушко были досрочно освобождены из заключения 27 июня 1944 года за разработку и внедрение реактивных ускорителей для самолетов.

П.Г. Комолов.

На заводе № 156 с 1929 г. Мастер, начальник цеха шасси, начальник производства. На 166-м главный диспетчер. В 1943-м для укрепления 8-го цеха ставится его начальником. С 1946-го до 1950 года (отъезд в Москву) – начальник производства. Награжден медалью «За доблестный труд в ВОВ 1941–1945 гг.» и орденом Трудового Красного Знамени



Л.Н. Долгополый.

Эвакуировался с 81-м заводом. Одним из первых стал выполнять норму на 1 000 и более нормочасов в месяц. В 1942 году его бригаде присвоено звание «гвардейской». В войну ей присуждалось 1-е место среди бригад авиационной промышленности. В 1945 году награжден орденом Трудового Красного Знамени



4

Чрезвычайно быстрыми темпами, невиданными в мирное время, рос и развивался 166-й завод. В конце 1941 года на нем работало более 9 тысяч человек, из них рабочих – 5 629, производственных – 2 966.

Сложились и начали действовать следующие производственные цеха: № 1 (механический), 2 (заготовительно-штамповочный), 3 (деревообделочный), 4 (самолетосборочный), 5 (инструментальный), 6 (крыльевой), 7 (электроагрегатный), 8 (механосборочный), 9 (ремонтно-монтажный), 10 (бакокапотный), 14 (механический), 18 (кузнечный), 20 (слесарно-сварочный), 21 (механосборочный), 23 (плазовошаблонный), 25 (термический), 26 (фюзеляжный), 28 (центроплановый), 29 (вооружения), 30 (оперения), 31 (резино-пластмассовый), 32 (литейный), 36 (покрытий).

В 1941-м и начале 1942 года происходил переход с технологии опытного завода на технологию серийного. Несмотря на помощь ОКБ, заводчанам было очень нелегко. В отчетном докладе директора завода говорится: «К началу 1942 года завод не смог обеспечить рабочие места оснасткой, инструментами, приспособлениями, мерительными приборами, вследствие чего на протяжении всего первого полугодия работа проводилась с недостаточной механизацией, с большим удельным весом ручных работ, что в значительной мере отразилось на товарном выпуске самолетов и влияло на общее отставание в накоплении задела по основному изделию». Хотя чрезмерно завышенные планы по выпуску самолетов, что устанавливались заводу Москвой, постоянно корректировались в сторону снижения, но лишь ко 2-му кварталу 1942 года они стали совпадать с реальными возможностями 166-го.

К этому нужно добавить целый калейдоскоп изменений, которые вносились в конструкцию серийных самолетов в ходе испытаний опытной и головной машин. В связи с переделками пришлось провести 16 152 изменения в чертежах (из общего количества 16 900) с выпуском 4 000 эскизов. В отчете констатировалось: «Такое положение вызвало выдачу дополнительно 4 000 внеплановых заданий цехам, что нарушило их нормальную работу и поточность производства по заводу».

Кроме этого, завод имел значительное количество простоев из-за плохого снабжения кислородом, водой, электроэнергией (в 1942 году случилось 273 внеплановых отключения). С большими перебоями поступали на завод комплектующие изделия и материалы, много в начале войны приходилось устранять брака, выпущенного смежниками. Преодолеть все эти многочисленные трудности было нелегко. И архивные документы, и воспоминания очевидцев свидетельствуют о двух главных составляющих успеха. Это беззаветный, сознательный труд коллектива завода, на его фоне развитие массовых бригадных и рационализаторских движений начиная с 1941 года и организаторский талант, профессионализм директора Л.П. Соколова и его сподвижников.

По указу Президиума Верховного Совета СССР в июле 1941 года был установлен 12-часовой рабочий день с обязательным введением сверхурочных работ, отменой отпусков на все время войны. Работающие на оборонных предприятиях считались мобилизованными с распространением на них законов военного времени. К этому добавлялись регулярные переносы и фактические отмены праздничных и выходных дней. Ветераны вспоминают, что 1 мая и 7 ноября работники завода всегда ходили на демонстрацию. Но цеха основного производственного цикла продолжали работать с полной нагрузкой. Наступление Нового года во время войны официально не отмечалось. Осенью 1941 года на 166-м заводе вышел приказ, по которому запрещалось оставлять рабочие места до момента выполнения полученного задания. Поэтому смена могла продолжаться по 14, 16 и даже 18 часов подряд. При этом интенсивность труда не снижалась ни днем, ни ночью. В случае возникновения, как говорится, «узких мест», когда осваивали новый вид продукции или когда регулярно не выполнялось задание, шел массовый брак, бригаду, участок, цех переводили на казарменное положение. Тогда рабочие после окончания смены



ложились спать прямо у своих станков, чтобы после короткого отдыха и принятия пищи опять вставать к ним.

Как свидетельствуют старые заводчане, хлебного пайка, даже максимального в 800 г, все равно не хватало, за деньги ничего не купишь – магазины пусты, а страх в производственной текучке не ощущался. Скорее была ответственность за порученное дело перед товарищами, руководством, фронтом, страной. Энтузиазм и сверхусилия работников вызывались одним желанием – помочь фронту, стремлением личным вкладом приблизить Победу. Вот лишь один эпизод, отмеченный в приказе по заводу от 11 сентября 1942 года: «19 августа цеху № 29 было поручено весьма важное фронтовое задание, работа была организована по-фронтовому. Бригады и руководство не уходили с завода, не считались со временем... они работали, подчинив всё интересам фронта. Только после досрочного окончания работы фронтовые бригады цеха № 29 попросили час отдыха». Этим приказом была объявлена благодарность начальнику цеха Л.В. Вершинскому и руководителям фронтовых бригад В.А. Мелешкину, И.И. Константинову, а также 20 рабочим.

Движение изобретателей и рационализаторов на заводе возникло еще в первые месяцы после эвакуации. Был создан БРИЗ, первым руководителем которого стал В. Кузьмин, в цеха и отделы назначены уполномоченные по изобретательству, введена система поощрения новаторов. Всего за 1942 год рабочими и ИТР цехов и отделов было подано 700 предложений, принято для реализации 290, реализовано 219, получена экономия более миллиона рублей. В этом же году прошло два совещания рационализаторов и изобретателей на актуальнейшую тогда тему: как помочь фронту – найти заменители дефицитных материалов. После совещаний рационализаторы подали несколько десятков предложений о таких заменах с экономией в 241 979 рублей. Среди рационализаторов, подавших в 1941–1942 годах наиболее эффективные предложения, отмечались: начальник 37-го цеха М.В. Климовицкий, наладчики этого же цеха А.И. Куприянов, Х.А. Токарев, начальник 35-го цеха В.А. Глухов и технолог Л.Г. Пичугин, мастера 2-го цеха Е.И. Райковский, Е.Т. Назаров, А.П. Маковецкий, мастер 37-го цеха В.М. Егоров, технолог 6-го цеха Н.Т. Шмелев, начальник 29-го цеха Л.В. Вершинский и многие другие.

В самый разгар войны, в голод, когда работали сутками, не выходя с завода, с коротким сном возле рабочего места, руководители страны думали о будущем. В город эвакуировалось много заводов. Нужны были инженерные кадры. Машиностроительный институт в 1942 году объявил набор на вечерний факультет, который расположился в школе № 33 по ул. Республики, на следующий год его перевели в здание автодорожного института (ныне музей им. Врубеля), в 1944 году – на ул. Долгирева. В первый набор брали по одному-два человека с каждого завода (Баранова, Куйбышева, патронного, танкового...). Со 166-го первыми были: слесарь 26-го цеха Александр Максимович Солдатов и слесарь 20-го цеха Александр Тимофеевич Сурков, лаборант Зинаида Александровна Бабич и Татьяна Антоновна Пономаренко.

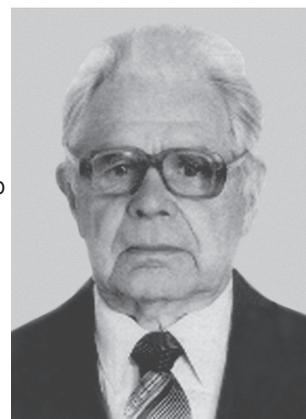
П.К. Шумова.

Приехала в Омск с 81-м заводом. Еще в Москве освоила профессию клепальщицы. В Омске работала на клепке самолетов Ту-2, Як-9, Ил-28. Награждена медалями «За доблестный труд в ВОВ 1941–1945 гг.», «50 лет Победы в ВОВ 1941–1945 гг.»



В.И. Шубников.

С 1934 года работал на заводе № 81 инженером ЭРО. На 166-м в 1942 году возглавил бригаду по доработке Ту-2 в боевых частях. Затем его назначают представителем завода на фронте для курирования заводских ремонтных бригад. В 1947 году отозван на завод № 81. Награжден орденом «Знак Почета»



В 1943 году на этот факультет поступил Геннадий Алексеевич Колоколов, будущий главный инженер завода. В 1945 году заводчан-студентов набралось на целый автобус, который от проходных увозил их на ул. Долгирева. Забегая вперед, следует сказать: вечерний факультет Омского политехнического института (ОмПИ) при заводе сделал 36 выпусков дипломированных инженеров, среди них 1 082 работника ПО «Полёт».

Велик вклад в создание завода, в отлаживание производства и других социальных сфер директора Л.П. Соколова, главного инженера И.И. Артамонова и сменившего его на этом посту Н.И. Полонского. Невероятно широким представляется круг проблем, которые им приходилось ежедневно решать. Ведь в эвакуации, в первые тяжелейшие годы войны, все было срочно, ново, неизведанно, связано с риском, и не только для карьеры... Ждали немедленного ответа вопросы: где добыть новые фрезерные станки или чем их заменить? как «выбить» в Москве необходимый остродефицитный 5 000-тонный импортный пресс? как быстро собрать серийную оснастку? И в то же время: что делать с кормящими и многодетными матерями? (Детских учреждений не хватает, и женщины бегут с производства, попадая под статью Уголовного кодекса.)

Вопросы налаживания быта заводчан, жилищного и производственного строительства, военного обучения на заводе, прием и подготовка новых кадров, помощь сельскому хозяйству области, фронтовые заказы (вроде создания мастерских по ремонту танков), организация питания работников, заготовка продовольствия и дров, ремонт катеров (у завода был свой маленький «флот» для связи с Левобережьем), наземный транспорт, создание аэродрома, экономия всего, чего только можно, отчеты перед обкомом и Наркоматом... Главное – обеспечение ритмичного выпуска самолетов, как воздух нужных в действующей армии.

Своей личностью связывал ОКБ и завод в единое целое Туполев. Ветераны «Полёта» считают, что во многом благодаря его труду, уму и заботе разнородные производственные части слились в единый организм, в предприятие, способное осваивать и массово производить самый сложный и современный самолет дореактивной авиации, каким был туполевский пикирующий бомбардировщик. Андрей Николаевич запомнился и как непререкаемый авторитет в области самолетостроения, и как человек, который мог выслушать, понять и поддержать даже мальчишку-рабочего, делающего первые робкие шаги в производственной премудрости. Вот несколько коротких ветеранских рассказов о встречах с Туполевым...

«Как, сыночки, дела, чем помочь?» – так по-домашнему тепло обращался Андрей Николаевич Туполев к нам, молодым рабочим, когда по утрам обходил цеха, где собирали его самолеты. Фраза была простой, но звучала необыкновенно на суровом военном заводе, да еще в сорок первом году. И сам Туполев был своим словам под стать: невысокий, полноватый, со слабым голосом, но зато со взглядом мужественным, мудрым и добрым. И он понимал нас, мальчишек, ведь во время



М.К. Чистякова.

На завод поступила в 1941-м и целый год была курьером у А.Н. Туполева. Затем работала копировальщицей, архивариусом. Полётовский стаж – 48 лет. Награждена медалью «За доблестный труд в ВОВ 1941–1945 гг.»



Т.В. Грахова.

Эвакуировалась с московским заводом. Копировальщица. В войну, работая в техотделе, неделями не выходила, с завода, обеспечивала чертежами цеха. До 1983 года работала в отделе главного технолога. Награждена медалями «За доблестный труд в ВОВ 1941–1945 гг.», «Ветеран труда»



освоения Ту-2 рабочие спали по 3–4 часа, с завода совсем не уходили, а как питались, рассказывать не хочется... Я туполевскую науку, как нужно начинающих, молодых, «неоперившихся» поддерживать, на всю жизнь запомнил», – вспоминает Николай Петрович Солодухо (В годы войны Н.П. Солодухо работал в 29-м и 4-м цехах, в послевоенное время трудился в 66-м цехе).

«На Ту-2 были детали "башмачки" – соединение шпангоутов с нервюрами, они целиком и полностью делались расколоткой, и вот пластину разводили, металл лопался. Я ставлю на операцию медников высших – пятого, шестого разрядов, все равно брак. «"Башмачков" на самолет шло очень много, "скелет" надо собирать, а у меня куча брака. И вот смотрю, по цеху Туполев идет. Подхожу к нему, обращаюсь: «Андрей Николаевич, у меня абсолютный брак по "башмачкам"». И высказываю предложение. Можно было засверливать или делать без ободка. Показываю образец. Туполев посмотрел, согласился. На следующий день пришли бумаги, мы доработали "башмачки", дефицитная деталь была снята», – рассказывает Николай Тимофеевич Знакомов (Работал на 156-м с 1935 года, после эвакуации во время войны стал начальником мастерской во 2-м цехе, а после войны тридцать лет был заместителем начальника цеха № 60).

5

Усилиями заводчан и работников ОКБ был создан самолет Ту-2. Машину спроектировали под крупносерийное производство. Самолеты головной серии собирались еще из деталей задела, привезенного из Москвы. Первый головной серийный самолет собрали в феврале 1942 года. Первую серию закончили в апреле. Динамика производства показана в разделе отчетного доклада директора завода № 166 за 1942 год «Выпуск самолетов по сборке»: В 1-м квартале изготовлено 5 самолетов, или 83,3 % к программе, (в феврале – 3, в марте – 2); во 2-м квартале – 19 самолетов, или 105,5 % (в апреле – 4, в мае – 5, в июне – 10); в 3-м квартале – 37 самолетов, или 102,8 % (в июле – 12, в августе – 13, в сентябре – 12); в 4-м квартале – 18, или 180 % (в октябре – 10, в ноябре – 7, в декабре – 1). За 1942 года было выпущено 79 машин в семи сериях (см. таблицу), программа выполнена на 119,2 %». Всего же, вместе с опытным «103 В», завод № 166 произвел 80 туполевских машин. В основном они создавались в варианте фронтового пикирующего бомбардировщика, и лишь несколько самолетов по просьбе ВВС были выпущены в варианте самолета-разведчика. Еще до окончания совместных с военными испытаний опытного «103 В» в апреле 1942 года три серийных Ту-2 были переданы НИИ ВВС для первого этапа войсковых испытаний. Эта проверка начала проводиться на аэродроме НИИ ВВС, в Чкаловском, с 17 мая 1942 года.

Таблица серийных номеров Ту-2ВС

Серия	Количество самолетов в серии	Заводские номера самолетов	Сроки выпуска
1	5	101–105	Февраль – апрель
2	5	201–205	Апрель – май
3	10	301–310	Май – июнь
4	10	401–410	Июнь – июль
5	10	501–510	Июль – август
6	20	601–620	Август – сентябрь
7	20	701–720	Октябрь 1942-го – январь 1943 года

Для оказания технической помощи при освоении Ту-2, имевшего принципиально новые агрегаты и системы, из Омска выезжали бригады конструкторов под руководством Д.С. Маркова и ремонтников под руководством П.М. Шувалова и его заместителя В.И. Шубникова. Испытывали машины в ускоренном темпе и закончили в конце июля 1942 года с хорошей оценкой. Протокол по результатам проверки был подписан 22 августа 1942 года. Но первая тройка Ту-2 ушла на следующий этап войсковых испытаний, на фронт, только в сентябре из-за большого количества неисправностей и дефектов двигателей.

Машины были направлены в состав 3-й Воздушной армии, которой командовал М.М. Громов, и базировались на аэродроме Магалово под Калинином. Боевая работа Ту-2 началась 14 сентября 1942 года. В полетах наравне с экипажами НИИ ВВС участвовали и фронтовые летчики. За время второго этапа войсковых испытаний три самолета Ту-2 совершили в общей сложности 25 боевых вылетов, или один вылет в сутки, при средней дальности в 500 км. Они попадали под огонь зениток, их атаковали истребители противника, но благодаря прикрытию и хорошей «живучести» машины потерь не было. В одном из боев зенитный снаряд попал в двигатель самолета, однако экипаж сумел посадить его на аэродром. В другом – тройка Ту-2 уничтожила подземный склад боеприпасов, который не смогли разбомбить ранее Пе-2. При этом удалось отбить атаку «Мессершмидтов» как с помощью истребителей прикрытия, так и огнем оборонительного вооружения на Ту-2.

Пока шли испытания, в Омске началось переучивание строевых частей на Ту-2. Весной 1942 года на базе летно-испытательных и эксплуатационно-технических служб завода № 166 и Омской летной школы ВВС создается подразделение летного и технического состава. Его первыми курсантами стали прибывшие в Омск летчики и обслуживающий персонал 132-го авиационного полка (ОБАП). В переподготовке фронтовиков приняли участие работники ОКБ от конструкторов до начальников бригад. Каждый туполевец вел группу или несколько групп слушателей по специальностям. Поскольку в ВВС отсутствовали какие-либо учебные материалы



Ту-2 на боевом задании

по Ту-2, ОКБ создало 150 схем и плакатов, по ним занятия и проводились. Кроме того, ОКБ выпустило техническое описание самолета, инструкции по эксплуатации Ту-2 для летчиков, штурманов, стрелков-радистов, авиатехников, несколько инструкций по ремонту машин. В помощь заводскому летчику-испытателю Я.Г. Паулю, который, помимо облетов серийных машин, должен был готовить военных пилотов, по просьбе А.Н. Туполева были направлены летчики-инструкторы А.Д. Перелет и В.Н. Терещенко. К сентябрю 1942 года 132-й ОБАП закончил переподготовку и на 29 новеньких Ту-2 под командованием А. Хлебникова вылетел на фронт.

Вместе с полком убыли в действующую армию сотрудники КБ: Ю.В. Любимов, Н.П. Четкин, А.И. Цветков, Б.С. Иванов. Конструктор Ю.В. Любимов участвовал в боевых действиях как воздушный стрелок в составе экипажа



Ветераны завода, трудившиеся в годы войны. Сидят слева направо: Ю.В. Алле, Н.Т. Знакомов, А.П. Загрядская, М.М. Дитятковский, Б.В. Красенков, Р.Е. Стальмахов, Б.К. Федулов. Стоят слева направо: Н.Ф. Моргунов, Н.Н. Разумов, Н.Г. Ипатов, В.Н. Новоселов, не установлен, В.И. Зайцева, В.А. Куликов, Г.И. Громыхалин, не установлен

М.П. Васякина, который также улетел на фронт драться с немцами. М.П. Васякин, давший путевку в жизнь первому «103 В», в августе 1943 года стал командиром 12-го авиаполка (ОБАП), перешедшего на самолеты Ту-2.

С 29 октября 1942-го по 1 января 1943 года полк воевал на Калининском фронте, с 5 февраля по 13 апреля 1943 года – на Юго-Западном. При этом самолеты Ту-2 использовались и для нанесения бомбовых ударов по переднему краю противника, и для разведки. Их боевая деятельность в составе 132-го ОБАП рассматривалась как продолжение войсковых испытаний, которые должны были решать судьбу Ту-2. В апреле 1943 года вышел отчет, в целом благоприятно характеризовавший изделия Омского авиационного завода и туполевского ОКБ. Все следующие серийные Ту-2 поступили в полки 3-й Воздушной армии. Новые самолеты получили более высокую оценку летного состава, по сравнению с Пе-2 (Пе-3), которые до этого стояли на вооружении. Экипажи 3-й Воздушной армии отмечали, что Ту-2 лучше защищен, имеет на 100 км/ч большую скорость на малых и средних высотах, им легче управлять, самолет несет значительно больше бомб... При всех положительных качествах подводил самолет недоведенный двигатель М-82, к тому же Ту-2 не мог эффективно использоваться по прямому назначению, как пикировщик. В дальнейшем при совершенствовании эта функция была снята, и самолет начал классифицироваться в ВВС как средний бомбардировщик.

Получая подробные рапорты от своих подчиненных, о необходимости Ту-2 для Военно-воздушных сил писал И.В. Сталину главком ВВС А.А. Новиков. Однако этот доклад, а также Акт по войсковым испытаниям опоздали. 7 октября 1942 года выходит постановление ГКО, а вслед за ним – приказ Наркомавиапрома № 763 от 10 октября 1942 года, согласно которым серийное производство Ту-2 на заводе № 166 прекращалось. Как возникло это решение «на самом верху», рассказал в книге воспоминаний «Крылья Победы» нарком авиационной промышленности А.И. Шахурин: «Почти каждый день я звонил по телефону командиру дивизии, в которой испытывали Ту-2, узнавал об их участии в боях. Мне отвечали, что летчи-

ки отзываются о самолете высоко, боевые и летные качества бомбардировщика хорошие, он не только метко поражает наземные цели, но и успешно сражается с истребителями противника.

А к Сталину никаких сообщений не поступало. То, что говорил я, его почему-то не убеждало. Положение на фронтах в ту пору было острым, а так как испытания затягивались, он стал настаивать на снятии Ту-2 с производства. Как мог, я доказывал, что этого делать не следует, надо, мол, дождаться официального отчета о фронтовых испытаниях самолета. А отчета, как на грех, все нет и нет. Сложившаяся ситуация очень раздражала Сталина. И однажды он мне сердито сказал:

– Почему не даете предложений о снятии самолета с производства? Нам очень нужны сейчас истребители... – Пишите: снять с производства самолет Ту-2. Обязать НКАП, Шахурина и директора Соколова организовать на этом заводе производство истребителей.

Поразмыслив немного, Сталин спросил:

– Какие истребители нам поставить?

Я ответил:

– Если вопрос решен окончательно, то на этом заводе лучше выпускать истребители Яковлева. Нам легче организовать их производство, так как сравнительно близко находится другой завод¹, который их уже делает».

Согласно вышеназванному приказу Наркомавиапрома заводу № 166 предписывалось поставить в замену Ту-2 самолеты Як-9. Причем в декабре 1942 года уже нужно было выпустить 10 самолетов, в январе 1943 года – 25, в феврале – 50, марте – 75, с апреля – 6 самолетов в день... Заводу разрешалось также выпустить 10 самолетов Ту-2 до 15 ноября 1942 года (*фактически заводчане выпустили 18 машин. – Авт.*)

Пытаясь добиться отмены решения, Туполев срочно вылетел Москву. Ему второй раз за 1942 год пришлось отстаивать свое детище: в феврале опять, как и в октябре 1941 года, поднимался вопрос о переносе серии самолетов Ту-2 в Казань на завод № 22. Однако его аргументы, что машина снимается ошибочно в тот момент, когда благодаря титаническим усилиям завода, ОКБ, НИИ ВВС, военных летчиков удалось провести испытания и наладить ритмичный выпуск Ту-2, приняты не были...

Туполевское ОКБ вначале передало заводу № 288 (об этом имеется акт от 10 октября 1942 года). Там продолжились работы над вооружением Ту-2. 14–19 апреля 1943 года вышел приказ Наркомавиапрома о создании филиала ОКБ на восстановленном в Москве Опытном авиационном заводе № 156. Полностью ОКБ вернулось в родные стены на ул. Радио только в сентябре – ноябре 1943 года. Тогда же из Омска в Москву было переведено лётноиспытательное подразделение ОКБ (ЛИС) во главе с Е.К. Стоманом.

Судьба Ту-2, собранных на Омском авиационном заводе, оказалась славной! Хотя в 1942–1943 годах на фронт попало всего 63 машины, но они участвовали во всех крупных сражениях, в том числе в боях на Курской дуге. Весной 1943 года «мессера» и «фоккеры» усиленно охотились за новыми Ту-2, стремились их сбить. Наше командование принимало все меры, чтобы ни один из «туполевых» не попал к немцам. Экипажи получили строжайший приказ в случае вынужденной посадки в тылу противника самолет немедленно уничтожить. С переходом Красной Армии в наступление остро встал вопрос о серийном производстве отечественного бомбардировщика с приличной бомбовой нагрузкой. Всем этим требованиям отвечал туполевский бомбардировщик, который имел две пушки 37-го калибра, три крупнокалиберных пулемета, бомбовую нагрузку в 2–3 т, мог нести 12 реактивных снарядов РД. Дальность полета составляла 2 020 км, потолок 9 000 м. В результате вопрос с серией решили в считанные месяцы в жестком директивном порядке. Производство передали на 23-й авиационный завод в Москве. До конца войны здесь было выпущено 800 машин в модификации Ту-2С, внесших значительный вклад в разгром фашистской Германии.

¹ Речь идет о Новосибирском авиационном заводе № 153 им. В. Чкалова.



С ЯК-9 ВЕРИЛИ В ПОБЕДУ

1

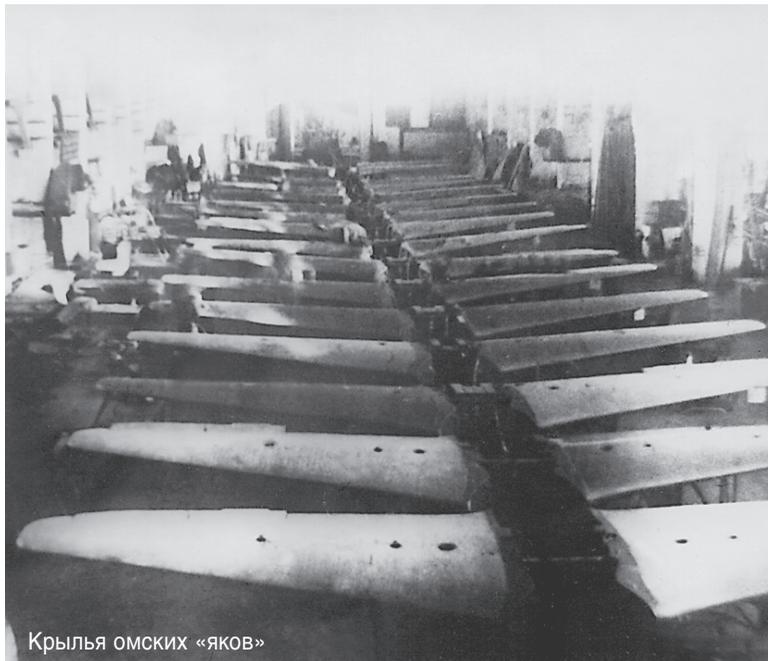
Переход на выпуск новой продукции – истребителей КБ А.С. Яковлева – поставил перед Омским авиационным заводом множество сложных организационных, производственных и психологических проблем. Вот что пишет в воспоминаниях о настроении заводчан в это время Л.А. Степаненко: «Да, нелегко было примириться с решением ГКО о прекращении производства Ту-2, особенно нам – сборщикам. В освоение и налаживание выпуска самолета все мы вложили большой труд, провели массу конструктивных изменений, стало легче работать, несмотря на постоянно увеличивающийся объем производства. Обидно было и другим коллективам. Так, литейный цех изготовил огромное количество кокилей, кузнечный – не менее штампов, заготовительный – множество гипсомodelей, цинковых штампов. Цеха подготовки создали сотни разнообразных приспособлений и т. д. Одним словом, у коллектива завода оказалось немало оснований для уныния...»

После разгрома немецкой группировки под Сталинградом в ноябре – декабре 1942 года стратегическая инициатива перешла к советским Вооруженным силам. Чтобы развить успех и не дать фашистам передышки, Ставка Верховного главнокомандования Красной Армии планировала на 1943 год ряд крупных наступательных операций, в них значительная роль отводилась действиям авиации, прежде всего – истребительной. Поэтому сроки выпуска на заводе самолетов Як-9 М-105 ПФ были предельно сжаты, а установленная программа завышенной, мало учитывавшей реальные возможности предприятия. Первые 10 машин нужно было собрать в Омске уже до конца 1942 года из задела, полученного от завода № 153.

В Новосибирск для освоения технологии сборки «яков» и приемки деталей отправилась большая группа заводских специалистов и рабочих. 27 октября 1942 года самолету Як-9 М-105 было присвоено заводское наименование «изделие № 11». Для «немедленного разрешения текущих оперативных вопросов, связанных с поставкой нового самолета», 28 октября директорским приказом на казарменное положение



А.С. Яковлев (1906–1989).
Авиаконструктор. Его истребитель Як-9 был одним из самых массовых в Великую Отечественную войну



Крылья омских «яков»



Работники завода № 166 и фронтовики, прибывшие за самолетами. Фото 1943 года

сроком до 1 января 1943 года был переведен весь руководящий состав завода № 166 (заместители и помощники директора, заместители главного инженера, главные специалисты, начальники цехов и отделов, их заместители, начальники планово-диспетчерского бюро (ПДБ) и техбюро. Начальники цехов и отделов наделялись правом переводить на казарменное положение своих подчиненных.

В октябре – ноябре завод форсированными темпами ввел комплектование первой серии «яков» за счет полученного задела, в декабре работы развернулись в агрегатных цехах. Лишь в цехе окончательной сборки продолжали достраивать последнюю серию Ту-2. Как сказано в отчете директора за 1942 год, «ввиду недопоставки заводом № 153 деталей для самолета Як-9, последний не собирался».

Но подготовка к этому велась круглосуточно. СКБ дорабатывало серийные чертежи, созданное бюро серийной технологии составило тысячи технологических карт. Особое внимание уделялось цехам, изготавливающим оснастку и специальный инструмент. Каждый крупный стапель и приспособление имели жесткий срок сдачи цеху-заказчику, а рабочие и мастера, их изготавливавшие, поощрялись за соблюдение этих сроков денежными премиями, дополнительными пайками, продажей дефицитной мануфактуры и других товаров.

Технология Як-9 М-105 ПФ резко отличалась от технологии Ту-2 М-82. Она была значительно проще, в конструкции «изделия 11» широко применялось дерево, фанерная обшивка, перкаль. Но именно поэтому на заводе пришлось перегруппировать основные производственные цеха и в кратчайшие сроки создать новые: № 48 (деревозаготовительный), 47 (столярно-заготовительный, скорлупный), 36 (малярный), 6 (крыльевой – деревянной конструкции), 20 (каркасно-сварочный), 52 (специальной упаковки). Потребовалось переобучить слесарей по металлу и сборщиков цельнометаллических самолетов столярному и плотницкому делу и другим профессиям, связанных с обработкой древесины. Для доставки «яков» военным заказчикам по железной дороге пришлось сформировать специальную службу (Ту-2, обладавшие значительной дальностью полета и надежностью за счет цельнометаллической конструкции, улетали на фронт самостоятельно).



Главную малую серию Як-9 М-105 удалось собрать в начале 1943 года. В первом квартале на заводе закончили подготовку производства и начали выпуск следующих серий, уже полностью из своих деталей. Членами комиссии по испытанию первых омских «яков» были назначены: ведущий инженер ЛИИ Наркомавиапрома (НКАП) Поярков, ведущий летчик ЛИИ НКАП Шелест, военпред на заводе инженер-капитан Шубин, ведущий инженер завода Копин.

По своим качествам истребитель Як-9 М-105 превосходил основные машины такого же класса у немцев. Имея деревянные крылья и фанерную обшивку, он был прост в управлении, обладал скоростью в 640 км/ч, потолок – 10 км, имел сильное вооружение (20-миллиметровую пушку и два авиационных пулемета).

В ходе производства и заводских испытаний самолеты конструктивно совершенствовались и дополнялись. Однако первые омские серии, поступившие на фронт, получили массу замечаний от военных летчиков, и на 166-й пошли рекламации... В них указывалось на негерметичность пневмосистем, небрежный монтаж металлизации машины, негерметичность фонарей пилота, плохой проклей лобовой обшивки, «люфт» при управлении и т. д.

В директорском отчете за 1943 года говорится: «В мае – июне заводу были предъявлены повышенные требования по качеству машины, потребовавшие крупных переделок. Что вызвало во 2-м квартале задержку выпуска...» И далее: «После серьезного предупреждения заводу о низком качестве машин проведены следующие мероприятия: 1. 13–14 июня прошла конференция по качеству. 2. Создана специальная комиссия во главе с главным инженером по проверке качества в цехах. Велась жесткая борьба с нарушителями технологической дисциплины – сняты с должностей начальник 6-го цеха и один из мастеров. 5. Работа бракоделов показывалась на Досках брака. 6. Молодые рабочие прикреплены к кадровым. 7. Разработаны специальные технологии контроля по агрегатным и отдельным сборочным цехам. 8. Создана специальная комиссия в составе начальников СКО, ОТК, главного технолога, которая ежедневно рассматривала все дефекты, допущенные в цехах. 9. Проводились совещания начальников цехов и БТК у директора с разбором вопросов по качеству».

Одновременно с организационными мерами продолжал совершенствоваться производственный процесс, в массовом порядке применялась холодная посадка



Евгений Шикалин.
Бригадир одной из лучших комсомольско-молодежных бригад завода в годы войны



«Календарь» гласит, что победителями соревнования в декабре 1943-го стали цеха № 1, 2, 38, 3, 12 и отдел № 3. Им присуждаются переходящие Красные знамена завода

сборочный, крыльевой, фюзеляжный. В течение 4-го квартала этого года вступили в строй линии переднего лонжерона, заднего лонжерона, стабилизатора, руля высоты, бензобаков и капотов, предместная линия скорлуп (обшивка) и линия кассет сварных узлов. В результате значительно снизилась трудоемкость изделий, и на десятки процентов возросла производительность труда. Только применяя поточные методы, завод смог справиться с новыми чрезвычайно сложными задачами.

Во втором полугодии 1943 года в производство, по постановлению ГКО и приказу Наркомавиапрома, была внедрена новая модификация самолета Яковлева – Як-9 М-107 А (заводское наименование «изделие № 12»). Но «ввиду конструктивной недоработки машин», как сказано в отчете директора, «выпуск осуществлен лишь в количестве 11 штук, или 8 % к программе» (Эта партия сразу после сборки, без испытаний, по приказу Наркомавиапрома была отправлена на завод № 301).

А все основные силы Омского авиационного завода были брошены на производство Як-9 М-105. Их удалось собрать в 1943 году 722 (по плану нужно было 632). Кроме того, как указывается в отчете, «сверх плана, в порядке использования комплектного задела, собрали 12 штук Ту-2 М-82. А так как один Ту-2 по трудоемкости равнялся пяти машинам Як-9 М-105, то в конечном итоге производственная программа года была выполнена».

Задание ГКО заводу на 1944 год предусматривало переход с января по май от машины Як-9 М-105 ПФ («изделие № 11») на Як-9 М-107 А (или по другому обозначению Як-9 У), без снижения ежедневного графика сдачи самолетов фронту. Этой модификации, имевшей более мощный, форсированный двигатель, на заводе присвоили наименование «изделие № 14». Ведущим на 166-м был лозунг: «Весь коллектив строит новый самолет». О том, как выполнялась эта программа, лаконично сказано в одном из архивных документов: «В напряженном труде конструкторов, инженеров, технологов в короткие сроки были разработаны рабочие чертежи, плазы, шаблоны. Отделы и цеха подготовки производства, параллельно с конструкторами, производили стапельную оснастку, приспособления, штампы, кокили, болванки и специнструмент». В результате первая серия машины Як-9 У была собрана всего за 40 дней, а с 18 мая (вместо 1 июня) завод начал выпускать по пять машин в день.

нормалей, кокильное литье, различные виды штамповки, внедрялся централизованный раскрой и замена фрезеровки листа штамповкой. Применение созданных на заводе прессов и смоляных клеев позволило улучшить качество обшивки и решить некоторые технические вопросы, связанные с производством деревянных крыльев. К августу брак снизился в 2 раза, устранен целый ряд конструктивных дефектов, и самолеты стали отвечать требованиям военных.

В 1943 году 166-й, как и другие заводы Наркомавиапрома, начал переход на поточные методы производства. Первой на заводе № 166 была внедрена поточная линия патронных коробок в цехе спецоборудования. Затем на поток перешли три цеха:



В.В. Алле. Родился в 1886 г. В 1914 году окончил МВТУ. Работал главным инженером завода № 18. В 1938 году арестован, отбывал срок в «шарашке» при заводе № 156, эвакуирован в Омск конструктором КБ. Работал на 166-м заместителем главного технолога и главного инженера. Награжден орденом Трудового Красного Знамени, медалью «За освоение целины»

Продолжало развиваться поточное направление. В цехах механических, слесарно-сварочных, штампово-заготовительных технологический процесс приобрел характер типизированного. В ряде цехов вводились новые операции, дающие им возможность выпускать вполне законченную продукцию (замкнутый цикл), что сократило транспортировку деталей, уменьшило потери, увеличило ответственность работников за качество продукции.

Всего за 12 месяцев было создано 36 поточных линий, на которых трудилось 12 % от общего числа рабочих. В результате трудоемкость снизилась на 24 %, себестоимость – на 24, 7 % и было высвобождено по заводу 2,6 % рабочих. К празднику Октябрьской революции начал действовать ведущий конвейер в сборочном цехе. При заместителе главного инженера В.В. Алле была создана группа инженеров, которая занималась проектированием конвейерных линий, а впоследствии на заводе организовали и отдел конвейеров, его возглавил Н.Д. Денискин. Руководители цехов Шалашов, Коротков, Мухин, Степаненко, Рогожин, Забокрицкий, Карташов и другие стали первыми новаторами и энтузиастами поточного производства.

Производственная программа за 1944 год была выполнена заводом к 7 декабря, собрано 1 599 самолетов, из них 480 Як-9 М-105 и 1 119 Як-9 М-107 А. Кроме того, 166-й в предпоследний военный год резко увеличил выпуск ширпотреба. Из отходов изготавливался сельскохозяйственный и другой инвентарь, скобяные изделия, металлическая посуда, деревянные изделия, мебель. Была создана мастерская валяной обуви, которая к зиме выпустила первую тысячу пар валенок. По заданию ГКО и Омского обкома ВКП (б) заводчане изготавливали запчасти для тракторов, сельхозмашин и электростанций. Только деталей к электрооборудованию было выпущено на 188 тысяч рублей.

В 1944 году Омский авиационный завод стал одним из передовых в отрасли. В январе 166-му присуждается 2-е место по Наркомавиапрому, в апреле – переходящее Красное знамя ГКО, которое удерживалось до июня. Вот как рассказал об одном из таких событий ветеран «Полёта» С.Ф. Рожков. (Сергей Федорович начал свой трудовой путь в 1942 году в 10-м цехе учеником медника-трубогибщика, работал начальником цеха № 26, заместителем главного диспетчера завода, заместителем начальника производства, на пенсию ушел с должности начальника II производства, но продолжал работать в цехе № 66 до декабря 1999 года.) «Тогда на месте сегодняшнего магазина «Юность» на территории «О», возле проходной, была сооружена сцена, на нее поднялись два офицера – Герои Советского Союза и вручили знамя директору завода. Л.П. Соколов встал на колени, поцеловал полотнище и сказал, обращаясь к многочисленным заводчанам, что стояли вокруг: «Вот за что мы работали!» При этом он поднял руку и указал в сторону заводского корпуса, над которым показался наш самолет, управлявшийся летчиком-испытателем Я.Г. Паулем. Совершая в воздухе фигуры высшего пилотажа, машина кружила над толпой. Люди смотрели на нее и плакали. Чувства, которые я тогда пережил, наверное, самые сильные в моей жизни».

В октябре завод вновь завоевал 2-е место по Наркомавиапрому и удерживал его до конца 1944 года.

2

Еще в 1943 году на заводе начал существенно меняться кадровый состав. Часть старшего поколения рабочих ушла на фронт, была направлена на другие предприятия. Зато в цеха и отделы влились несколько тысяч подростков и прежде не работавших на производстве женщин-домохозяек. Они принимались по свободному найму, по мобилизации из сельских районов Омской и других областей, из Омска. Военкоматы направляли на завод комиссованных по ранению солдат и офицеров, пересыльные пункты – эвакуированных, переходили на авиационный завод малоквалифицированные работники необоронных предприятий и т. д.



Г.И. Кушмет. До войны был летчиком-испытателем 156-го завода, в Омске – летчиком-испытателем цеха № 100, в войну испытывал Ту-2 и Як-9. В 1947 году назначается начальником летно-технического отдела, а в 1960-м – начальником отдела кадров. В 1945 году награжден орденом Красной Звезды

Обучить профессии, включить новичков в налаженный ритм работы, приучить к жесткой дисциплине – все это стало одной из важнейших задач дирекции. Для организации всей системы подготовки кадров был создан 27-й отдел. В нем молодые рабочие проходили первоначальную подготовку, а затем направлялись в цеха, где их прикрепляли для дальнейшего обучения к опытным производственникам. Рабочие, регулярно не выполнявшие нормы, направлялись в «стахановские школы», через них прошло несколько тысяч человек. Средний процент выполнения норм среди окончивших повышался с 95,2 % до 151,9 %, производительность труда возрастала в среднем на 56,7 %. Многие десятки выпускников «стахановских школ» стали выполнять план на 200 % («двухсотники») и даже на 1 000 («тысячники»). Повышали технический уровень и обменивались опытом и передовые рабочие, члены знаменитых бригад. Наиболее массовыми способами обучения были курсы по сдаче техминимума, повышения разрядов для малоквалифицированных рабочих, технические кружки, курсы для цеховых мастеров. Специалисты 27-го отдела, главный технолог завода Багрий, его заместители Шапиро, Владышевский и другие ведущие специалисты регулярно читали лекции рабочим, ИТР, мастерам, руководителям цехов о новых технологиях, поточных методах труда. Можно сказать,

что в годы войны на 166-м учились все – от главных специалистов до шоферов и работников подсобных хозяйств. А главное, при отработанной системе обучения удавалось в 2–3 месяца подготовить из ничего не умевших подростков неплохих рабочих, способных выполнять и перевыполнять норму.

Во время войны изменилось, приобрело широкую массовость и наполнилось патриотическим содержанием движение ударников и стахановцев. Уже в конце 1941 года в цехах № 1, 5, 21, 23 и других появились «двухсотники» – рабочие, выполнявшие нормы за себя и за ушедших на фронт товарищей. В 1942 году на заводе начинается создание комсомольско-молодежных бригад и соревнование между ними за звание «фронтовых» и «гвардейских». «Двухсотничество – многосотничество» распространяется повсеместно и перерастает в движение «тысячников». Одним из первых добился звания «тысячника» Борис Васильевич Красенков. В 1943 году он работал штамповщиком во 2-м цехе, вырабатывая в месяц до 1 262 нормочасов, или 424 % к плану. Наряду с Б.В. Красенковым первыми «тысячниками» стали Иван Степанович Григоров (24-й цех), Николай Николаевич Заворотичев



Б.И. Мудров. Поступил на завод в 1943 году после тяжелого ранения на фронте. Полётовский стаж – 40 лет. Долгие годы возглавлял цех № 41. Награжден орденами Ленина, Октябрьской революции, Красной Звезды



(8-й цех), Леонид Никитович Долгопольный (1-й цех). В 1943 году превысили 1 000 нормочасов слесарь Д.К. Тарасов, разметчик А.Ф. Васильев, токарь С.Ф. Романов, слесарь Ф.К. Русаков и другие. Рабочая смена у них могла длиться по 16–18 часов подряд. Б.В. Красенков рассказывает: «Спали мы в цехах, потому что здесь было теплей, чем в домах и общежитиях. Отработаем так две недели, и ведут нас в баню, что находилась на месте Дома культуры «Юность». Робу отдаем на прожарку от вшей, а сами – в парилку. Прогреемся, отмоемся и опять в цех. Зарабатывали по тем временам очень много, до 15 тысяч рублей (по данным архива, А.Н. Туполев – 4,5 тысячи. – Авт.)... Да кто тогда о деньгах заботился? Хотели одного – собрать побольше самолетов, чтоб задали фашистам перцу! Сам я на фронт не раз пытался уйти – не отпускали, такие работники, мол, нам и здесь нужны. Приятно, конечно, но уж больно самому хотелось фашистов "приласкать"».

В 1943 году бригады получают широчайшее распространение, в них включается молодежь, только что пришедшая на завод. В марте 1943 года принимается Положение о «фронтной» и «гвардейской» бригадах и Условия соревнования за лучшие бригады по заводу. Во «фронтной» бригаде могло состоять от 3 до 7 человек одной профессии. Сюда принимались комсомольцы, внесоюзная молодежь и кадровые рабочие. Бригадир избирался из лучших работников. В первый месяц коллектив именовался «комсомольско-молодежной бригадой». Важнейшим показателем, по которому присваивалось звание «фронтная» была средняя норма выработки по бригаде в 175 %, или 500 нормочасов. Другими условиями являлись: работа строго по технологии, без срывов и брака, сбережение инструмента, участие в техучебе и общественной жизни. Лучшей «фронтной» бригаде завода вручалось переходящее Красное знамя комитета ВЛКСМ, члены коллектива фотографировались на его фоне. Другим пяти лучшим бригадам вручались грамоты дирекции, парткома, завкома и комитета ВЛКСМ.

Звание «гвардейской» бригады, согласно Положению, являлось высшим среди бригад, в ее состав должно было входить не менее пяти человек. Средняя норма выработки устанавливалась в 250 %, или 750 нормочасов. К числу показателей, по которым присуждалось звание, добавлялась подготовка вновь поступивших на завод учеников. Лучшей «гвардейской» бригаде вручалось переходящее Красное знамя дирекции, парткома, завкома и комитета ВЛКСМ, почетные грамоты и денежная премия в 1 000 рублей. Ее члены прикреплялись к столовым комсостава на 2-разовое питание. За три вторых премии бригадам вручались почетные грамоты и по 500 рублей. Членам бригад



Галерея славы героических тружеников тыла



З.А. Мещанчикова. На заводе с 1941 года. Возглавила комсомольско-молодежную бригаду, которой за большие успехи в работе было присвоено имя Зои Космодемьянской. Награждена медалью «За доблестный труд в ВОВ 1941–1945 гг.»



Комсомольско-молодежная бригада Александра Стотланда

выдавались специальные книжки «гвардейской» бригады, дающие право на внеочередное обслуживание в столовой, магазине, парикмахерской, бане, прикрепление на питание к столовой ИТР и на дополнительные горячие блюда, а также внеочередное получение ордеров на промтовары, топливо в цехе. Присваивалось звание «гвардейских» и «фронтовых» не позднее 12 числа каждого месяца заводским комитетом ВЛКСМ, который с 1941 по 1944 годы возглавлял Е.И. Пушкин. В 1943 году состоялся 1-й Областной съезд рабочей молодежи. В его президиум были избраны делегаты от завода № 166 – С. Рожков и А. Воронко. Их наградили почетными грамотами обкома ВКП (б) и облисполкома, а также ценными подарками. Вот что вспоминал о съезде молодых рабочих бригадир «гвардейской» бригады Сергей Федорович Рожков: «В 1943 году я был делегатом 1-го съезда молодежи Омской области, который проходил в Драматическом театре. Это событие, пожалуй, самое значительное в жизни. Ведь было мне тогда всего 17 лет. И вот попал на съезд, да еще в президиум выбран. Сидел я рядом с директором Л.П. Соколовым и даже выступил с критикой в его адрес. Он потом долго мне это припоминал, но по-доброму, да и вывод сделал из моего выступления, меры принял. Помимо официальной работы съезда, была организована развлекательная программа: нас водили в кино, устроили для делегатов праздничный ужин в ресторане. Вот тогда я и увидел директора таким, каким и представить себе не мог. Когда заиграла «цыганочка», Леонид Петрович вышел в круг к остальным отплясывающим и стал такие умопомрачительные коленца выделывать, а потом при его невысоком росте и приличном весе еще и сальто сделал. Восторг у зрителей был неопишуемый!» Л.П. Соколову тогда только что исполнилось 40 лет.

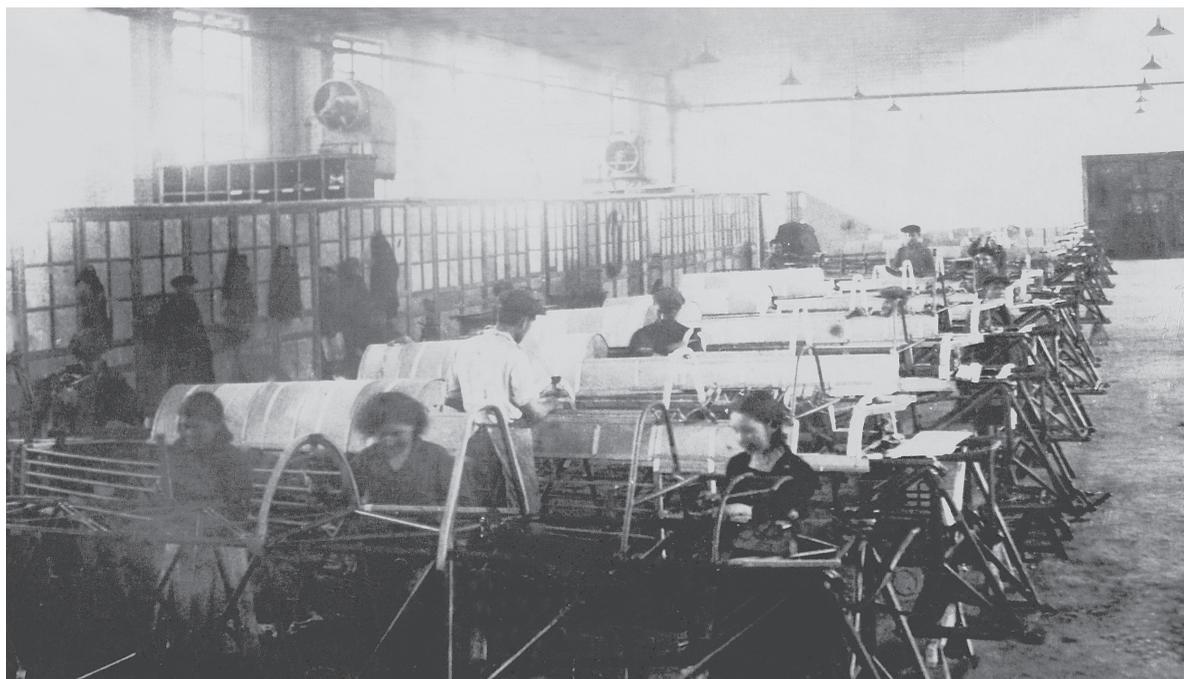
По заводу звания «гвардейских» удостоилось 26 бригад, а лучшими признаны бригады слесарей Долженкова (955 нормочасов – н/ч на 1 члена бригады), Васильева (1 085 н/ч), Русинова (1 088 н/ч). Каждая бригада высвободила 1–2 рабочих. Среди лучших «фронтовых» отмечались бригады Казакова, Молева, Розенберга, Назарова, Конюхова (средняя выработка в бригаде Розенберга составила 1 726 н/ч). В целом сто Фронтовых бригад высвободили 155 рабочих. В передовице газеты «Омская правда» от 13 ноября 1943 года говорилось: «Комсомольско-молодежная фронтовая бригада слесарей, руководимая Володей Розенбергом, за смену выполняет по пяти норм, а другая бригада, во главе с тов. Русиновым, дает четыре нормы и больше».



В 1944 году движение бригад и новаторов продолжало развиваться. Стахановцев уже было более 35 % от общего числа рабочих завода, ударников – более 20 %, соревнованием охвачено более 70 %. «Двухсотники» составляли около 30 %, а не выполнявшие нормы от 7,1 до 9,6 %. Общее количество бригад достигло 780, в них трудилось 3 139 человек. В 302 «фронтowych» – 1 116 человек, в 156 «гвардейских» – 550.

В марте 1944 года состоялось совещание бригадиров комсомольско-молодежных бригад, в июле – слет комсомольско-молодежных бригад завода. В июле – августе прошел смотр бригад всех видов. На конец года бригадами было охвачено более 60 % рабочих-сдельщиков, а в цехах № 1, 25, 29, 47 и других до 75–80 % от общего состава рабочих. 252 коллектива высвободили 594 рабочих, которых объединили в новые бригады. Лучшей «гвардейской» за 1944 год признана бригада токарей Л. Долгополого, что высвободила двух рабочих и, завоевав первое место, длительное время удерживала переходящее Красное знамя. По итогам Всесоюзного соревнования бригад Наркомавиапрома за три квартала бригада Долгополого заняла 1-е место. В это время на заводе распространилось движение многостаночников. В одном из архивных документов читаем: «Бригада Маруси Спиридоновой – четыре комсомолки-фрезеровщицы. Они перешли на обслуживание девяти станков, высвободив 3 человек. Неоднократно бригада Спиридоновой завоевывала 1-е – 2-е места в соревновании и удерживала переходящее Красное знамя среди «гвардейских» бригад завода, а по НКАП завоевала 3-е место». По сведениям из рукописной книги Н.К. Чуйкова, кроме перечисленных бригад, наиболее долго удерживали звание «гвардейских» бригады токарей А.С. Стотланда из цеха № 29, в которую входили – Н.М. Войчук, В.Г. Кузнецов, Н.И. Горохов, С.П. Смирнов, В.С. Волков, В.С. Евстигнеев; бригада раскройщиц цеха № 38 в составе А. Образцовой, Кати и Фени Прохоровых, Е. Самсоновой, З. Фирстаковой, П. Авериной, Л. Просверановой; бригада фрезеровщиков Б.В. Морозова, в которой трудились А.В. Секретов, П.П. Остапенко; бригада конструкторов Е.В. Маслова, где работал А.В. Вильшук. Кроме того, бригады слесарей-трубогибщиков С.Ф. Рожкова, слесарей-медников П.Ф. Комиссарова, шлифовщиков Н.Н. Тарасова, фрезеровщиков В.С. Финашина.

Но не только в процентах плана, высвобожденных дефицитных рабочих руках, в собранных и отправленных на фронт единицах продукции, полученных



Декабрь 1942 года, цех № 28, участок опалубки, операция обшивки каркаса фюзеляжа Як-9 фанерой



И.С. Долженков. Приехал в Омск с 81-м заводом. Создал комсомольско-молодежную бригаду по монтажу систем вооружения Ту-2, затем Як-9. Работая по 12–14 часов, «гвардейская» бригада выполняла сменные задания на 150–300 %. Награжден орденом Красной Звезды и медалью «За доблестный труд в ВОВ 1941–1945 гг.»

грамотах и знаменах можно выразить эффект от создания молодежных бригад. Еще он в братских отношениях, которые часто складывались в этих коллективах и порой сохранялись на всю жизнь... Об этом в газете «Заводская жизнь» в разные годы тоже рассказывали ветераны.

«В нашем цехе собрались в основном молодежь и подростки 14–16 лет. Некоторые были и ростом невелики, в том числе и я. Нашему мастеру механического участка Дмитрию Котовихину пришлось изготовить дополнительно деревянные подставки. Кто на двух, а кто и на трех стоял, чтобы достать до токарного патрона. В конце 1942 года меня избрали бригадиром. Старше нас на несколько лет в бригаде были москвичи Владимир Конилов, Василий Королев, Николай Горохов. Мы их называли столичными мастерами токарного дела. Свое мастерство они передали всей бригаде, которая вскоре стала выполнять еще более сложные задания, о чем писала заводская многотиражка.

А успех нашей бригады был в коллективизме. Мы жили одной семьей. Помогали друг другу во всем, никто не уходил с работы, пока каждый не выполнит задание, свою норму. После окончания смены приготавливали материалы, подбирали заготовки, инструмент, обсуждали задание на следующий день. Вместе занимались рационализацией, особенно в этом отличались Николай Войчук и Николай Горохов. В 1943 году бригада стала «фронтной». Тут к нам прислали целую

группу девушек обучиться токарному делу. Запомнилась особенно мне скромная девушка Вера. Ее обучал Николай Войчук, уже знатный рабочий, а одет был в ветхую робу, на ногах ботинки с оторванными и прикрученными проволокой подошвами. Да, видно, красота и привлекательность не в одежде...

Забегая вперед, скажу, что Верочка и Николай после войны поженились. Давно имеют внуков, правнуков. И когда всех членов нашей бригады военного времени пригласили в заводской Дворец на встречу с молодежью, Николай Мануилович Войчук пришел со своей бывшей ученицей Верочкой, также застенчиво улыбающейся, но только седой...» (А.С. Стотланд).

«...Мастер Лапкин привел нас в сушилку и сказал: «Вот наш цех, здесь мы будем учиться работать». Страшно нам стало – помещение похоже на сарай. Девчата запротестовали – мы ехали на фронт, а тут гвозди забивай. Первое время, хоть мастер показывал – как надо, редкий удар приходился по гвоздям, кровь выступала от удара по пальцам. Девочки возмущались все больше, хотели тайно уехать на фронт. Постепенно мы научились метко делать удар, руки начали подживать. А тут дали нам новую операцию – настелить шпон на большую болванку. Не могли его без морщинок подогнать, несколько раз кроили, перекраивали, проверяли шаблоны, все равно брак.

Начальник цеха Владимир Леонтьевич Владышевский успокаивал девчонок: «Не все сразу осваивается. У хорошей хозяйки и блин бывает комом». Оказалось, дело в клее. Лаборанты испытали, опробовали и добились успеха. И вот радость! Настеленная обшивка получилась отличной. Две



А.Т. Сурков. На завод пришел после окончания средней школы в 1942 году учеником слесаря. В этом же году поступил на вечерний факультет машиностроительного института, ведь перед учебой выдавался стакан соевого молока и 100 г хлеба. Работал технологом, ведущим технологом, заместителем и начальником цеха, начальником отдела



1 200 заводчан награждены медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». Среди них:



В.И. Боровкова



Е.Д. Няглова



Т.М. Тихонова

обшивки в день – больше не успевали высыхать. Нина Каблукова, ей было 13 лет, от радости прыгала вокруг болванки, все девочки рады.

Шел 1942 год. Зима. Морозы лютовали, одежда у нас была плохая, и голод мучил, напоминал поминутно о себе. Скорей бы обед, выкупить пайку хлеба, а она, как песок сыпучий, вытекала из рук, съедали и не замечали – как. Валя Волкова и Маша Смирнова попытались вынести немного лакомства – сладкого казеинового клея. Результат – трибунал. Владимир Леонтьевич выручил их, дело не пустил в ход.

1943 год. Мою бригаду перевели на основную территорию в цех № 47. Условия труда улучшились, девчата мои подросли. Но так же шла война, висела тучей на наших душах. Когда отдавали города, мы плакали у репродукторов. Прилетали летчики с фронта. Они благодарили нас за добротные боевые машины. На следующее утро мы вышли провожать эскадрилью, но увидели только дымок да услышали шум моторов. Пришел после этого в цех директор Соколов, посмотрел условия труда, ничего не сказал, ушел, а на утро следующего дня выдали нам карточки – на 800 г хлеба, пол-литра молока и дополнительные талоны.

Для нас ничего не существовало, только дать больше и больше продукции. Все девчонки заслуживают уважения, они так зажглись неугасимым огнем ненависти к фашизму, что всё отдавали труду. Для себя ничего, и так 4 года» (Ж.С. Жигалина).

4

Ярчайшим проявлением патриотизма было и стремление работников 166-го завода попасть на фронт, несмотря на «бронь», освобождавшую от мобилизации. По сведениям из рукописной книги Н.К. Чуйкова «История комсомольской организации ПО «Полёт» 1941–1945 годы», еще в Москве из ЗОК № 156 ушли в действующую армию 75 комсомольцев, в их числе Евгений Строганов, Николай Аксенов, Виктор Фадеев, Владимир Позднышев.

И в Омске многие сотни заводчан подавали в военкоматы заявления с одной просьбой: направлять добровольцами в действующую армию. Л.А. Степаненко в книге воспоминаний пишет: «Военкомы отказывали даже тем, из пользующихся бронью, кто имел воинскую специальность. Так, контрольный мастер Петр Логинов, еще до войны в армии окончивший школу младших специалистов, а затем летную школу аэроклуба завода № 81, стал настойчиво добиваться отправки на фронт. Ему сказали: «У нас достаточно подготовленных летчиков, техников, мото-

ристов, а новых самолетов не хватает. Хочешь помочь фронту – делай их больше на заводе». Примерно такой же ответ получил и кузнец М. Мажирин. Некоторых заводчан, получивших «добро» от военкомата, заводское начальство чуть ли не силой высаживало из эшелонов, как это произошло, с В.Н. Новоселовым.

И все же многим удалось «убыть» на фронт, или они были мобилизованы в самые трудные и опасные в военном отношении месяцы 1941–1942 годов. Вот что рассказывает в истории полётовского комсомола Н.К. Чуйков: «Александр Васильевичу Сухачеву, секретарю комитета комсомола завода № 156, не удалось в Москве вступить в действующую армию, хотя он считал, что не имеет права «отсиживаться» в тылу. В Омске Сухачев трудился контрольным мастером в цехе № 4, а в заводском комитете комсомола отвечал за пропаганду. В октябре 1941 года был избран секретарем Омского горкома ВЛКСМ по военной работе. Но и эта ответственная тыловая должность его не удовлетворяла. Сухачев поступил в Высший военно-политический институт, а после его окончания воевал в составе 243-й, а затем 169-й танковой бригады. Погиб Александр Васильевич Сухачев во время танкового сражения под Прохоровкой на Курской дуге».

Цитируем книгу воспоминаний Л.А. Степаненко: «Многие нынешние ветераны объединения, проживавшие в других регионах страны, также пошли воевать добровольцами. Среди них Борис Мудров – юношей ставший фронтовиком. Трижды раненный, награжденный орденами Красной Звезды и Отечественной войны 1-й степени, он в 1943 году оказался на излечении в Омском госпитале. Демобилизовался по инвалидности и, не восстановив здоровья, поступил на 166-й завод. Проработал на «Полёте» 44 года, из них 17 лет – начальником цеха. За трудовые заслуги, равные военному подвигу, награжден орденами Ленина и Октябрьской революции. В таком же, как Мудров, возрасте ушли добровольно на фронт И. Павлов, П. Томчак, А. Васнев и другие замечательные патриоты, позже связавшие судьбу с нашим объединением».

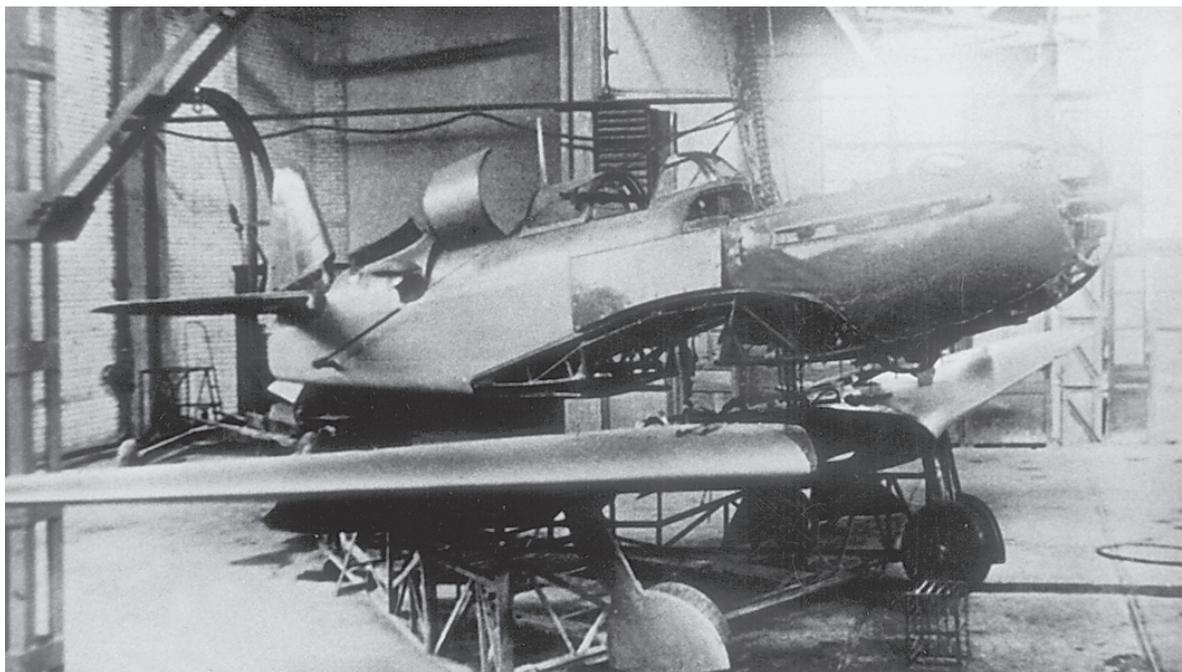
После войны стали полётовцами Герои Советского Союза Иван Федорович Желтоплясов (на фронте он был пулеметчиком, а на заводе трудился сварщиком в отделе № 17) и Александр Михайлович Никандров (разведчик, воевавший против фашистской Германии и милитаристской Японии, а на заводе – работник цеха № 23).

В составе 75-й Добровольческой Гвардейской бригады и в ряде других соединений, сформированных в Омске, храбро сражались с врагом сотни заводчан со 166-го. Многие не вернулись: остались на поле боя или умерли от ран в госпиталях.

На стелле Мемориала, что был открыт на территории «О» ПО «Полёт» к 35-летию Великой Победы, высечены имена 123 работников завода, павших при защите Родины в 1941–1945 годах.

5

Начало 1945 года не было для 166-го более легким, чем предыдущее время войны. Но завод уже сформировался и действовал как единый, мощный производственный организм. Коллектив омских авиастроителей опирался на крепкий костяк, состоявший из московских кадровых рабочих, инженеров, конструкторов, но главным образом – из молодых работников военного поколения, успевших стать профессионалами в горниле воистине фронтового труда. В директорском отчете за 1945 год об этом сказано скупно: «Несмотря на систематическую недодачу заводу топлива, электроэнергии, кислорода, нарушавших нормальный ритм работы и приводивших к полной остановке отдельных производственных цехов, завод справился с поставленной перед ним задачей по выпуску самолетов Як-9 У с моторами ВК-107 А. Ведя большую работу по конструктивным улучшениям самолета в процессе эксплуатации машины, завод заданную программу выполнил по сборке на 103,2 %, к бою готовых самолетов на 114,1 %».



Як-9 в 4-м цехе перед операцией стыковки крыльев к фюзеляжу

Каким же предстает завод № 166 в цифрах и фактах¹ в последний год Великой Отечественной войны?

Предприятие располагалось на трех площадках – «О», «Б» и «Г». Строительство новых корпусов на территории «О» позволило в 2–5 раз расширить площади основных агрегатно-сборочных цехов № 2, 4, 6, 28, 47. Увеличить в несколько раз их мощности и перевести на поточное производство.

На территории «Б» в это время действовали литейный, кузнечный, электромеханический, деревообделочный цеха, цеха вооружения и пластмасс, лаборатории.

В 1943 году было завершено строительство нового аэродрома со взлетно-посадочной полосой, имевшей в ширину 70 м, а в длину 800 м (суженная нынешняя главная магистраль поселка им. Чкалова). На территории «Г», располагавшейся в 2 км от территории «О», в 1943–1944 годах построили временное здание ЛИС, ангар, тир (два павильона), бензо- и маслохранилища, склад боеприпасов, трансформаторную, насосную станцию, резервуар и метеостанцию.

Жилой заводской фонд состоял из 26 домов по ул. 10-я Линия (шлако-блочных, деревянно-рубленых и кирпичных), в каждом из которых проживало от 32 до 147 человек. Было несколько десятков бараков по ул. 3-я Транспортная на 70–109 человек, четырехэтажный дом по ул. К. Маркса, 59, и коттеджи в Загородной роще. Завод имел поликлинику, детские сады и ясли, пионерлагерь, дом отдыха и детскую дачу в Чернолучье.

Парк оборудования состоял из 2 116 единиц (на конец 1941 года из 999 единиц). Из них металлорежущего – 1 395, кузнечно-прессового – 132, металлодавящего – 109, деревообделочного – 107, термических печей – 72, литейных – 53 и 143 единицы сварочного оборудования.

Всего рабочей силы на заводе числилось 12 123 человека, в том числе промышленной группы – 10 006, ИТР – 1 747 (из них дипломированных инженеров – 149, техников со средним образованием – 172, практиков – 1 102)².

¹ Все приводимые здесь сведения взяты из «Отчетного доклада директора завода № 166 за 1945 год» и технических паспортов предприятия за 1943–1945 годы.

² В военное время наибольшее количество заводчан приходится на 1943 год – 13 090 человек, промышленная группа составляла – 10 450 человек, из них – 7 143 производственных рабочих. Но в 1944 году произошел отток части коллектива из-за призыва в армию и по причине дезертирства.

Кроме самолетов, заводом было выпущено товаров широкого потребления на сумму 689 тысяч рублей, в том числе из отходов – на 396 тысяч рублей. Расширился их ассортимент, улучшилось качество. Тогда в цехе ширпотреба, в производственных цехах и в специальных мастерских изготавливали полухромированные детские кроватки, раздвижные обеденные столы, полумягкие стулья, табуретки, прикроватные тумбочки, этажерки, ведра, кружки, тарелки-миски, тазы, доски стиральные, валенки и многое другое.

На основном производстве вводились новые поточные линии. Всего к концу войны работало 49 таких линий, из них со свободным потоком – 39. Также действовало 10 конвейеров (с регулируемым ритмом – 7). Трудоемкость на участках, переведенных на поток, снизилась от 15 до 30 %.

Отмечался неуклонный рост числа соревнующихся стахановцев и ударников. Всеми видами соревнования было охвачено 79,6 % работавших, стахановским соревнованием – 41 %, ударничеством – 21,2 % (Ударникам и стахановцам выдавались специальные книжки, по которым они могли получать ряд льгот. Их прикрепляли к магазинам и столовым комсостава, продавали различные дефицитные товары и иначе стимулировали). Распространялось на заводе и движение многостаночников – 69 человек и 147 из обслуживающего персонала. В том числе фрезеровщицы М. Смирнова и З. Купцова, токарь Проскурин, наладчик Н. Демин. При норме четыре станка по восемь обслуживали фрезеровщики П.Ф. Климов и Б.С. Морозов.

С января 1945 года начинается соревнование за звание «Лучший рабочий по профессии». Участвовало в нем несколько сот человек. По результатам соцсоревнования в общезаводскую Книгу почета было занесено 52 работника. Особо отмечены заводчане, всю войну показывавших примеры героического труда: токарь Филиппов, раскройщик Аверкин, кузнец Абдул-Валеев, токарь Долгополоый, стахановцы – слесари Сорока, Есин, токари Романов, Шикалин, сварщик Зайцев, медник Труфанов, стропальщик Заворотищев и другие. Комсомольско-молодежных бригад в 1945-м было 740, в них трудилось 3 152 человека. Бригады Н.О. Родина из цеха № 22 и К.Ф. Романова из цеха № 4 удерживали первые места в соревновании в течение восьми месяцев. Бригады Л.Н. Долгополого из цеха № 4 – пять месяцев, Н.Л. Барсукова из цеха № 5 и Лекишева из цеха № 6 по четыре месяца. Отмечалось также, что бригада слесарей-монтажников Рыбакова ни разу не сорвала график работы на главном конвейере.

Участвуя во Всесоюзном соревновании предприятий НКАП, завод в 1945 году завоевал 2-е место в марте и апреле и получил переходящее Красное знамя Наркомата.

Все это в конечном итоге отразилось на увеличении выпуска самолетов и улучшении их тактико-технических качеств. В отчетном докладе директора за 1945 года имеется таблица выпуска самолетов за все годы войны:

Год	По сборке		Готовых к бою	
	Общее количество	В % к 1942 году	Общее количество	В % к 1942 году
1942	395*	100 %	335	100 %
1943	722	182,1 %	741	221,2 %
1944	1 599	405,0 %	1 518	458,0 %
1945	1 084	274,0 %	1 195	357,0 %

* Очевидно, в это число вошли самолеты Ту-2, опытные и задел к самолетам Як-9 М (ВК)-105 ПФ.

Таким образом, в 1942–1945 годах на заводе № 166 было собрано 3 800 самолетов, в том числе к бою готовых 3 789. Наибольшее количество приходится на машины Як-9 М (ВК)-107 А. Их было произведено 2 203.



Самолет Як-9 стал одним из самых массовых истребителей советских ВВС периода Великой Отечественной войны. Нарком Наркомавиапрома А.И. Шахурин писал в «Крыльях Победы»: «Этих истребителей было построено свыше 14 тысяч. Применение дюралюминия облегчило вес самолета. Внутри крыльев разместили дополнительные топливные баки, за счет чего увеличилась дальность и продолжительность полета. Модифицированный Як-9 – Як-9 Т, вооруженный 37-миллиметровой пушкой, стал грозой для «Фокке-вульфов». Достаточно было одного попадания одного снаряда, и самолет врага буквально разваливался на глазах. Был создан и Як-9 У (усиленный), на котором стоял новый мотор конструкции В.Я. Климова. Максимальная скорость Як-9 У составляла 700 км/ч, а дальность – почти 900 км».

Под Курской дугой на самолете Як-9 омского завода дрался с врагом Герой Советского Союза Петр Шемендюк. Без левой руки он 7 июля 1943 года сбил вражеский истребитель. «Яками» всех модификаций, выпущенных заводом № 166, были укомплектованы полки 303-й Авиационной истребительной дивизии, которой командовал генерал-майор Г.Н. Захаров. В это соединение входила эскадрилья, а затем полк французских летчиков «Нормандия – Неман».

Свой боевой путь союзническая эскадрилья «Нормандия» начала из-под Калуги в марте 1943 года под командованием майора Э. Тюляна. После его гибели в бою на Орловско-Курской дуге эскадрильей стал командовать П. Пуйяд. Затем подразделение преобразовали в полк «Сражающаяся Франция – Нормандия». В ноябре 1944 года полку, отличившемуся при прорыве обороны немцев на реке Немане, приказом Верховного главнокомандующего было присвоено наименование «Неманской». С января 1945 года и до конца войны, которую «Нормандия – Неман» встретила в Восточной Пруссии в районе Пилау, полком командовал Луи Дельффино.

Обслуживали самолеты советские авиатехники под командованием инженера-капитана С. Агавеляна. Здесь проходили военную службу работники завода № 166 техлейтенант Н.Ф. Ремизов (работник 100-го отдела) и авиатехник В.А. Пономаренко. Коллектив 166-го всю войну шефствовал над полком, вел с ним переписку.





Вручение Красного знамени Государственного комитета обороны заводу № 166 в 1944 году

В расположении «Нормандия – Неман» постоянно находилась заводская ремонтная бригада, в которую входили бригадир В.А. Гуреев, И.И. Штепа, И.Д. Барабаш, Г.К. Москаленко. Туда же была направлена изготовленная на заводе во внеурочное время передвижная мастерская.

Летчики полка «Нормандия – Неман» совершили свыше 5 тысяч боевых вылетов, сбили 273 и повредили 80 фашистских самолетов. За боевые заслуги награждены советскими орденами 83 французских пилота, а четверо удостоены звания Героя Советского Союза. «Нормандия – Неман» удостоена советских орденов Красного Знамени и Александра Невского и четырех высших наград от правительства Франции.

14 июля 1945 года французские летчики на подаренных советским правительством «яках» вылетели на Родину. Добрые чувства к коллективу далекого сибирского завода воины-ветераны сохранили на всю жизнь. В 1970 году они прислали на «Полёт» фотоальбом с историей боевого пути «Нормандии – Неман» и дарственной надписью. В 1978 году был получен второй дополнительный альбом с надписью: «В ознаменование 60-летия Вооруженных сил Советского Союза музеем трудовой и боевой славы производственного объединения «Полёт» с благодарностью за прекрасные «яки», производимые в годы Великой Отечественной войны, от советских и французских ветеранов полка «Нормандия – Неман». Москва – Париж 23 февраля 1978 года».

И во многих других частях и соединениях советских ВВС в 1943–1945 годах с успехом применялись боевые машины омского производства.

Вот и настало 9 мая 1945 года! Заводчане знали, что Победа близка, и все же она, долгожданная, выстраданная, собранная в цехах, завоеванная в сражениях, явилась внезапно, как счастье... Начинался обычный рабочий день. «Как всегда, мы с девчонками без опоздания пришли в наш 52-й деревообделочный цех, который был расположен на бывшем заводе им. Коминтерна (этой привычке всегда приходить не то что во время, а заранее, выработанной в войну, я следую и сегодня, хотя 20 лет уже на пенсии). Приступили мы к работе, я обслуживала пилораму. Вдруг идет цеховое начальство: война окончена! Победа! Бросайте работу и все на митинг, на основную территорию... Прибежали, а там ворота нараспашку и никакой охраны. На площади у проходных черно от ватников и спецовок – весь завод высыпал. Что там на митинге говорили – не помню. Запомнились мне людские смех и слезы... Я тоже, кажется, плакала и смеялась. Плакала не о своей



юности, прошедшей в тяжелом труде, голоде и холоде, об этом тогда никто не задумывался! Слезы были о двух старших братьях, не вернувшихся с фронта, о мамочке, что всю войну страшно голодала, хоть я делилась с ней пайкой-«семисоткой» или старалась подкормить котлеткой из размолотых рыбьих костей (другую мы напололам съедали с подружкой). Но была и великая радость, которую не выскажешь словами!

Что было потом? После войны я вышла замуж за демобилизованного солдата, которого сама привела в наш цех. В 1947-м родилась дочка, на следующий год, 52-й перевели на территорию «О» и слили с 23-м цехом. Жизнь продолжалась!», – Таисия Ильинична Колеватых (Кувшинова).

Похожих на этот ветеранских рассказов о Дне Победы можно привести великое множество... Заводчан сразу после митинга распустили по домам. На улицах города незнакомые люди обнимались, целовались и поздравляли друг друга. Всех объединяли два чувства: радость – потому что разгромлен страшный враг и начинается лучшая, мирная жизнь. И печаль о тех, кто до нее не дожил...

Правительство по достоинству оценило подвиг омских авиастроителей. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 июля 1945 года завод № 166 за образцово выполненное задание по производству боевых самолетов был награжден орденом Трудового Красного Знамени, а 321 работник завода и треста № 2 удостоены орденов и медалей.

Из заводчан орденом Ленина были награждены директор Л.П. Соколов, главный инженер Н.И. Полонский, парторг ЦК ВКП (б) А.В. Зиновьев, начальник производства К.Н. Касаткин, штамповщик Б.В. Красенков.

Орденом Трудового Красного Знамени – 31 работник завода, в том числе Н.К. Абдулаев, В.Ф. Багрий (главный технолог), А.В. Давыдов (начальник ОТК), И.М. Курков (заместитель директора).

Орденом Красной Звезды – 47 человек, орденом «Знак Почета» – 85, медалью «За трудовое отличие» – 65, медалью «За трудовую доблесть» – 85. И еще 1 200 заводчан были удостоены медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов».



Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР
 ПРЕЗІДІУМ ВЕРХОВНОЇ РАДИ СРСР
 ПРЭЗІДІУМ ВЯРХОЎНАГА СОВЕТА СССР
 SSKRI BAŞ SOYETİ PREZİDİUMU
 БИЕ АЛТОВАК ТРОСЧО ОМДЫЛ ЗАРЫСЧО
 БИЕУ ЧӨКӨТӨӨЧ БИР.СРБ ЧӨКӨТӨӨЧ
 СССР ЖОКАРЬ СОВЕТИНИН ПРЕЗИДИУМЪ
 SSSR ALIJ SOVETINIJ PREZIDIUMI
 PREZIDIUMI SOVETI OLIIJI SSSR
 SSSR ÖLÛ SOVETJNJK PREZIDIUMЪ
 СССР СОҶОҚОРҚУ СОВЕТИНИН ПРЕЗИДИУМУ



ГРАМОТА

ПРЕЗИДИУМ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА
 'ОЮЗА СОВЕТСКИХ СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ РЕСПУБЛИК

образцовое выполнение заданий правительства по выпуску боевых самолетов, Указом от 2-го июля 1945 года награжден Завод №166 Народного комиссариата авиационной промышленности

ОРДЕНОМ ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ



ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА ССР

СЕКРЕТАРЬ ПРЕЗИДИУМА ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА ССР

МОСКВА - КРЕМЛЬ 21 июля 1945 г.

№ 255/434