



Крылья Победы

РАЗВИТИЕ АВИАЦИИ И САМОЛЕТОСТРОЕНИЯ

В НОВОСИБИРСКОЙ ОБЛАСТИ
В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

ДОКУМЕНТЫ И МАТЕРИАЛЫ

ПОД РЕДАКЦИЕЙ
Д. Г. СИМОНОВА И Д. И. МУРЕНКО

Управление государственной архивной службы
Новосибирской области
ГКУ Новосибирской области
«Государственный архив Новосибирской области»

Крылья Победы

**Развитие авиации и самолетостроения
в Новосибирской области
в годы Второй мировой войны**

Документы и материалы
Под редакцией Д. Г. Симонова и Д. И. Муренко

Новосибирск

2022

УДК 358.4»364»571.14-25
ББК 63.3(2)62(2Рос=4Нос)ю11
К 85

Рецензенты

Ответственные редакторы

Д. Г. Симонов
Д. И. Муренко

Составитель

Д. И. Муренко

Крылья Победы. Развитие авиации и самолетостроения в Новосибирской области в годы Второй мировой войны : Документы и материалы / Отв. редакторы Д. Г. Симонов, Д. И. Муренко. – Новосибирск, 2022. – 160 с.

ISBN 978-5-6044353-7-3

Настоящий сборник вводит в научный оборот комплекс документов Государственного архива Новосибирской области, характеризующих место и роль Новосибирской области в развитии авиации и самолетостроения в СССР в годы Второй мировой войны (1939–1945). Основу сборника составляют документы отдела авиационной промышленности Новосибирского обкома ВКП(б), производственные отчеты и различные справки дирекции завода № 153 им. В. П. Чкалова, переписка высших органов партийной власти Новосибирской области и ЦК ВКП(б) по вопросам самолетостроения. Документы обобщены и систематизированы по трем разделам: «Инфраструктура», «Производство», «Люди». Публикуемые документы позволяют реконструировать процесс становления Новосибирска как одного из крупнейших центров авиастроения в СССР. Книга рассчитана как на профессиональных историков и архивистов, так и на всех интересующихся отечественной историей.

© Управление государственной архивной службы Новосибирской области, 2022
© ГКУ Новосибирской области «Государственный архив Новосибирской области», 2022

Предисловие

Вторая мировая война вошла в историю как «война моторов». Помимо танков и другой гусеничной техники, широкое применение получила бомбардировочная и истребительная авиация. Военный потенциал противоборствующих сторон измерялся по степени развития авиастроения и инженерно-конструкторской мысли. Германия вступила в войну подготовленной в военно-техническом отношении, прежде всего в сфере военной авиации. Двигателестроительная отрасль немецкой авиационной промышленности, несмотря на годы Версальских ограничений, имела хороший технологический задел. В Советском Союзе в межвоенный период авиастроению также уделялось повышенное внимание. Производственные мощности к концу 1930-х годов выросли по сравнению с началом десятилетия почти в девять с половиной раз, станочный парк авиапрома – более чем в десять раз, количество выпущенных самолетов – более чем в пять раз¹.

Данный сборник представляет комплекс документов, отражающих место и роль Новосибирской области в развитии авиации и самолетостроения в годы Второй мировой войны (1939–1945). Большинство документов впервые вводится в научный оборот, лишь некоторые из них уже публиковались ранее в сборнике «Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны»². В отличие от указанного сборника, характеризующего, прежде всего, экономическое развитие Новосибирской области в годы войны, в настоящем сборнике внимание сконцентрировано исключительно на развитии авиационной инфраструктуры и авиастроения.

В книге представлены уникальные архивные документы, обобщенные и систематизированные по трем основным разделам – «Инфраструктура», «Производство», «Люди». Большую часть документов составляют материалы, посвященные строительству и развитию завода № 153 им. В. П. Чкалова, который являлся главным фактором создания в Новосибирске мощного научного, инженерного и производственного потенциала и системы подготовки высококвалифицированных кадров авиастроителей. Именно наличие завода № 153 обусловило перемещение в Новосибирск в годы войны ряда научных учреждений, разработавших новейшие технологии в области авиастроения.

В первом разделе сборника – «Инфраструктура» – сгруппированы документы, касающиеся вопросов строительства военных и гражданских аэродромов, обслуживания аэропортов, деятельности аэроклубов, конструкторских бюро, а также организации научно-исследовательских институтов в области авиастроения.

Уже к концу 1930-х годов Новосибирск являлся важным пунктом с точки зрения авиационной логистики. В городе действовало три крупных аэродрома – два военных (Толмачево и на заводе № 153) и один предназначенный для нужд гражданского воздушного флота (аэропорт Северный). В частности, документ № 1 затрагивает вопросы организации гражданской навигации в феврале 1939 года, когда Новосибирский аэропорт выполнил план перевозок ГВФ на 143,9 %³.

Великая Отечественная война потребовала значительного расширения аэродромной сети, в том числе в Новосибирске. В первую очередь началось строительство новых взлетно-посадочных полос (ВПП). Как видно из приведенных

¹ Ермаков Д. Н., Попов Г. Г., Березкина О. С., Малашкина О. Ф. Развитие советского авиастроения в межвоенный период // Образование и право. 2020. № 7. С. 335.

² Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны: Сборник документов / Отв. редактор И. М. Савицкий; сост. О. К. Кавцевич, Л. С. Пашенко, И. М. Савицкий, Р. К. Суханова. Новосибирск: ОГУ «Государственный архив Новосибирской области», 2005. 873 с.

³ Крылья Советов. 1941. 13 апреля. № 18.

документов, основная ответственность за сооружение ВПП возлагалась на отдел аэродромного строительства ВВС Сибирского военного округа и Управление особого строительства НКВД, обеспечивавших мобилизацию ресурсов на строительство военных объектов.

Увеличение производства авиационной техники в 1930-е годы требовало большего числа подготовленных летных и технических кадров. Для решения этой задачи в СССР были приняты срочные меры по расширению сети аэроклубов Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству (Осоавиахим). Документы № 5–10 рассказывают о деятельности аэроклубов Осоавиахима на территории Новосибирской области. В 1939 году здесь уже действовали следующие аэроклубы: Новосибирский, Кемеровский, Томский, Прокопьевский, Ленинск-Кузнецкий, Анжеро-Судженский, Беловский, а также Сталинский⁴. В Новосибирской области большинство из аэроклубов были организованы в 1938 году решением Президиума Центрального совета Осоавиахима СССР, подчинялись они непосредственно отделу авиации Новосибирского областного совета Осоавиахима, а тот, в свою очередь, Управлению авиации Центрального совета. Аэроклубы вели подготовку летчиков и планеристов как по государственному плану, так и в добровольном порядке. Кроме названных специальностей, в них также учили летчиков-инструкторов, техников, стрелков, мотористов, парашютистов и инструкторов-парашютистов⁵.

Документы № 11–20 посвящены деятельности конструкторских бюро, а также организации в Новосибирске в августе 1941 года, в соответствии с Постановлением Государственного Комитета Обороны № 513 «О создании второй научно-исследовательской базы авиации на Востоке СССР», филиала № 2 Центрального аэрогидродинамического института (ЦАГИ) им. профессора Н. Е. Жуковского, в задачу которого входило проведение научно-исследовательских работ в области теоретических и экспериментальных исследований по аэродинамике и прочности самолетов совместно с предприятиями и заводскими лабораториями авиационной промышленности.

Выбор Новосибирска для создания новой научной базы авиации был не случайным. Город в то время уже располагал крупным авиационным заводом и находился в географическом центре страны. Накануне войны завод № 153 обладал собственным конструкторским бюро, что позволяло самостоятельно вести работу по дальнейшему улучшению летных качеств производимых самолетов.

Еще в 1938 году главным конструктором завода был назначен А. В. Сильванский. В ряде публикуемых документов содержатся нелицеприятные характеристики на А. В. Сильванского. По мнению некоторых работников завода, главный конструктор не имел достаточной квалификации для занятия такой ответственной должности, так как зачастую путал элероны с лонжеронами. Вскоре после назначения А. В. Сильванский представил свой макет самолета И-22. Истребитель в конструктивном отношении повторял конструкцию самолета И-16, который уже производился на заводе № 153, с усложнением ее в части фюзеляжа, где Сильванский предложил перейти с дерева на металл. Как отмечалось в официальном заключении экспертной комиссии, в технологическом отношении машина интереса не представляла, являясь типичной для начала 1930-х годов. Конструкция ее не была модифицирована ни в части крыла, ни в части фюзеляжа, ни в части шасси, так же как и в отношении винтомоторной группы, вооружения и оборудования самолета⁶. Из-за ряда грубейших ошибок в конструировании сроки сдачи опытных образцов самолета Сильванского затягивались. К февралю 1940 года была построена только одна машина, которая была отправлена на испытания в Москву. Испытательные полеты проходили не совсем удачно.

⁴ Сталинск – в 1932–1961 годах название современного г. Новокузнецка.

⁵ Астраханцев О. Н. Аэроклубы Сибири накануне Великой Отечественной войны // Грамота. 2014. № 5 (43) : в 3 ч. Ч. I. С. 22–24.

⁶ ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 56. Л. 96–100.

По ходу испытаний главным конструктором делались «доработки» конструкции самолета, которые лишь ухудшали его технические показатели. Второй экземпляр истребителя И-220 А. В. Сильванского простоял под чехлами на территории завода № 153 до 1944 года. В итоге по результатам неудовлетворительной работы Сильванский был снят в 1940 году с должности главного конструктора.

В октябре – ноябре 1941 года из Москвы были эвакуированы около 500 ученых, инженеров и рабочих ЦАГИ, а также доставлена часть демонтированного оборудования и техническая документация на первоочередные сооружения. Возглавил филиал № 2 ЦАГИ академик С. А. Чаплыгин. Под его руководством разрабатывались новые профили крыльев и винтов, что способствовало модификации и улучшению скоростных качеств самолетов. Кроме этого, академик С. А. Чаплыгин выступил инициатором создания Комитета ученых, деятельностью которого стала одной из главных предпосылок создания первого академического центра Сибири – Западно-Сибирского филиала Академии наук СССР⁷. Также в годы войны работой филиала руководили известные ученые и талантливые организаторы В. И. Поликовский (1941–1942), Д. Ю. Панов (1942–1943), С. А. Каплан (1943–1946). Новосибирские власти выделили филиалу № 2 ЦАГИ площадку в Дзержинском районе. Из технического отчета ЦАГИ за 1944 год (документ № 20) следует, что только к ноябрю 1943 года, после переезда в новое здание и организации аэродинамической лаборатории, кадровый состав сотрудников филиала стабилизировался и институт вышел на полную проектную мощность. С помощью сотрудников ЦАГИ был модернизирован производственный процесс, что позволило существенно нарастить выпуск боевых истребителей.

Второй раздел сборника посвящен организации производства самолетов непосредственно на заводе № 153 им. В. П. Чкалова, а также испытательным полетам и авиационным происшествиям. История завода № 153 началась в июле 1931 года, когда был заложен первый камень в строительство завода горного оборудования, впоследствии перепрофилированного в самолетостроительный. За годы войны завод № 153 вырос в крупнейшее предприятие Наркомата авиапромышленности, специализируясь на самолетах-истребителях. Ход строительства завода, которое продолжалось вплоть до начала войны, отражают документы № 21–28.

Наркомат авиапромышленности рассчитывал довести в 1939–1940 годах проектную мощность авиазавода № 153 до выпуска в год 1500 бомбардировщиков конструкции А. Н. Туполева и 1500 истребителей И-180 конструкции Н. Н. Поликарпова. В 1939 году от завода требовалось освоить 50 % капитальных работ. Предполагалось усиленными темпами вести строительство завода № 153, с тем чтобы в 1941 году запустить линию по производству бомбардировщиков. В Новосибирске, кроме того, намечалось построить завод № 335 по производству авиадвигателей. В результате в 1939 году выпуск самолетов на новосибирском авиазаводе № 153 им. В. П. Чкалова был увеличен в 2,6 раза по сравнению с 1938 годом. Всего в 1939 году чкаловцы выпустили 264 самолета. На 1940 год программу заводу вновь увеличили в два раза по сравнению с предыдущим годом. Необходимо было выпустить 525 самолетов, в том числе освоить новый истребитель ЛаГГ-3⁸.

В 1940 году на предприятии закончили строительство главного корпуса площадью 36 тыс. кв. м, предназначенного для производства истребителей. Одновременно продолжалась напряженная работа по вводу корпуса № 1 для производства бомбардировщиков. Как говорится в опубликованных документах, на строительстве сказывались постоянные перебои и недопоставки металла, леса, цемента, кирпича,

⁷ Куперштох Н. А. К истории создания научных организаций в Новосибирске в годы Великой Отечественной войны // История науки и техники. 2020. № 5. С. 17–26.

⁸ Шумилов В. Н. Новосибирск. От И-16 до Су-34. Самолеты авиазавода им. В. П. Чкалова. Новосибирск, 2009. С. 41.

введенные в эксплуатацию заводские корпуса для производства истребителей были не до конца оборудованы станками, электропроводами, термическими печами и санитарно-техническими приспособлениями⁹.

Увеличение выпуска истребителей И-16 на заводе № 153 шло с трудом. В первых числах августа 1939 года нарком авиационной промышленности А. И. Шахурин лично поставил задачу директору завода № 153 А. И. Митянишеву немедленно перевести завод на производство новой модификации самолета И-16 – тип 24. Это влекло за собой установку нового двигателя и поставило завод в затруднительное положение, поскольку задел, созданный для предыдущих серий, подлежал разрезке на металлолом. К тому же смежным предприятием по производству самолетов – нижегородским авиазаводом № 21 зачастую срывались сроки совместных работ, что создавало серьезные трудности. Негативно также сказывалось плохое качество двигателей, поставляемых этим заводом, типичным явлением был брак. Испытывая проблемы с производством И-16, завод № 153, кроме того, был обязан выпускать учебно-тренировочный самолет УТИ-4. Состояние дел на заводе вызывало беспокойство областного руководства. В сборнике приводится письмо секретаря Новосибирского обкома ВКП(б) Г. Н. Пуговкина И. В. Сталину от 31 октября 1940 года, в котором указывалось, что для разворота производства самолетов в 1941 году чкаловцам требовалось большее количество станочного оборудования, более четкое снабжение материалами и комплектующими¹⁰, поскольку план завода на 1941 год предусматривал, помимо выпуска И-16 и УТИ-4, запуск в производство истребителей ЛаГГ-3. К 1 октября 1941 года предполагалось выпустить до 2000 ЛаГГ-3, в 1942 году – до 3000 истребителей этого типа.

Серьезной проблемой для советского авиастроения в военные годы была нехватка алюминия. Наиболее доступным материалом стало дерево. Советские конструкторы изобрели новый материал – дельта-древесину, представлявшую собой пакет, собранный из шпона толщиной 0,5 мм, пропитанный бакелитовым лаком и спрессованный при высокой температуре. Так, в одном из публикуемых писем первого секретаря Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагина И. В. Сталину присутствует просьба обязать Наркомат лесной промышленности СССР и Новосибирский обком ВКП(б) организовать производство дельта-древесины и березового шпона для завода № 153 на Томской спичечной фабрике¹¹.

Великая Отечественная война изменила производственные планы. В августе 1941 года завод № 153 выполнил мобилизационные показатели лишь на 54 %. Директор завода М. И. Маланьин был снят с должности, на его место назначен П. С. Романов. На его плечи осенью 1941 года легла основная задача по инкорпорации в состав завода № 153 предприятий, эвакуированных из европейской части СССР. В состав завода № 153 включались:

- 1) завод № 43 (Киевский) самолетный;
- 2) завод № 23 (Ленинградский) самолетный;
- 3) завод № 388 (Ленинградский) агрегатный (изготавливал шасси);
- 4) завод № 115 (Московский) опытных самолетов;
- 5) завод № 301 (Московский) самолетный.

Положение, сложившееся на заводе № 153 после инкорпорации эвакуированных заводов, потребовало максимального разворота работы сборочного цеха, так как заготовительные цеха, используя мощность прибывших заводов, намного опережали мощность сборочного цеха. Кроме того, эвакуированные заводы привозили с собой лишь часть необходимого промышленно-производственного персонала, что приводило к острому дефициту рабочих кадров. Тем не менее приток специалистов и производственных мощностей из европейской части СССР позволил заводу

⁹ ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 89. Л. 125–128.

¹⁰ Там же.

¹¹ ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 118. Л. 92–95.

№ 153 начать выпуск новой модели самолета – истребителя Як-7Б конструктора А. С. Яковлева, который в качестве заместителя наркома авиапрома СССР лично курировал производство этих самолетов. В результате слияния завода № 153 с эвакуированными предприятиями также существенно увеличилось количество необходимого оборудования и техники, задействованных в авиастроении. Уже в 1943 году авиазавод № 153 им. В. П. Чкалова начал производить самолеты Як-9, которые стали самым массовым истребителем в годы войны. За четыре года войны завод № 153 увеличил свои производственные площади в 2,5 раза, выпустил почти 16 000 самолетов различных типов, причем за первую половину войны – 5000 самолетов, а за вторую половину войны – свыше 11 000 самолетов¹².

В специальной подборке второго раздела собраны документы, касающиеся испытательных полетов, которые нередко заканчивались трагически. Причиной большинства крушений самолетов являлись производственные недоработки и брак. Квалифицированных рабочих на заводах заменили старики, женщины, подростки, трудившиеся из последних сил, что сказывалось на качестве продукции. Особенно много было поломок шасси, трещин труб пламегасителей и переднего крепления левых пулеметов. К конструктивным дефектам относилась неравномерная выработка горючего из бензобаков, замерзание системы нейтрального газа. Летчики-испытатели были поставлены в тяжелые условия. В июне 1942 года в справке о состоянии работы летно-испытательной станции завода № 153 отмечались многие недостатки: летное поле было завалено строительными отходами, кучами земли, не огорожено, не охранялось и служило местом прохода для пешеходов и проезда для транспорта. Организация работы летно-испытательной станции в виде сбора метеорологических данных, наблюдения за взлетом и посадкой самолетов отсутствовала. Комната отдыха для летчиков не была организована, питание летчиков – организовано неудовлетворительно¹³. Помимо актов о расследовании крушения самолетов, в сборнике документов собраны фотографии с мест крушения, которые публикуются впервые.

Третий раздел сборника – «Люди» – посвящен социально-бытовым вопросам организации труда рабочих завода № 153 им. В. П. Чкалова. Серьезным испытанием для социальной инфраструктуры завода стала эвакуация других авиазаводов из европейской части СССР. Авиазаводы смогли вывезти приблизительно треть своего персонала. Однако следует учитывать, что вместе с собственно рабочими эвакуировались члены их семей, которые составляли фактически около половины эвакуированных. Всего с авиазаводами в Новосибирск прибыло 2043 единицы оборудования и 8774 сотрудника. Впрочем, с учетом членов семей, с авиазаводами прибыло намного больше эвакуированных. Разумеется, члены семей также нуждались в какой-то крыше над головой. Наконец, отдельно стоял вопрос об обеспечении жилой площадью рабочих, которых только еще предстояло принять на авиазаводы. Благоприятным фактором явилось то, что завод № 153 еще в довоенное время строился на некотором удалении от города, где синхронно со строительством завода сооружался и «соцгородок» для сотрудников предприятия, поэтому завод имени Чкалова обладал базисом собственной социально-бытовой сферы, которую не нужно было создавать с нуля. Разумеется, пришлось пойти на уплотнение, на размещение в бараках, но ни одна семья работников, эвакуированных на завод № 153, не жила в землянках. Другой важной проблемой являлось снабжение продовольствием. Для решения этой задачи весь Правобережный трест столовых горсовета Новосибирска был передан в ведение отдела рабочего снабжения (ОРС) завода № 153. Чтобы дать предприятию возможность создать собственную продовольственную базу, исполком Новосибирского областного совета передал заводу совхоз в качестве подсобного хозяйства¹⁴.

¹² ГАНО. Ф. П. 738. Оп. 1. Д. 138. Л. 2–10.

¹³ ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 33. Д. 6656. Л. 161–163.

¹⁴ Мухин М. Ю. Авиастроители в эвакуации. Бытовые условия работников эвакуированных заводов в 1941–1945 гг.

В ряде публикуемых документов отмечаются другие виды социальной помощи рабочим завода. Особой заботе со стороны администрации завода подлежали семьи призванных в РККА: жены красноармейцев в первую очередь в обязательном порядке устраивались на работу, их дети определялись в детсады и ясли, бесквартирным семьям предоставлялись квартиры за счет уплотнения жилплощади, расширялись детсады и ясли, их работа увеличивалась до 11-часового рабочего дня¹⁵.

Подводя итоги, отметим, что документы, собранные в настоящем издании, свидетельствуют о постепенном превращении Новосибирска в важный авиатранспортный узел не только военной, но и гражданской авиации. После окончания войны, в октябре 1945 года, в донесении начальника Новосибирского аэропорта первому секретарю Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагину подчеркивалась необходимость расширения инфраструктуры аэропорта, предназначенного для нужд гражданского воздушного флота. Эвакуация в Новосибирск предприятий авиационной промышленности, а также внутренние резервы завода № 153 им. В. П. Чкалова и накопленный еще в довоенное время опыт инженеров-конструкторов, помноженный на самоотверженный труд рабочих и служащих, способствовали превращению города в самый мощный центр советского авиастроения за Уралом.

Большая часть опубликованных материалов хранится в Государственном архиве Новосибирской области, в фонде Новосибирского областного комитета КПСС (Ф. П. 4, опись 1–9, 33, 34), в объединенном архивном фонде Общества содействия обороне, развитию воздушного флота и химической обороне (Ф. Р. 1186, опись 1), в фонде первичной организации КПСС Новосибирского завода им. В. П. Чкалова (Ф. П. 738, опись 1). Также использовались материалы газеты «Крылья Советов». Ядро опубликованных материалов составляют документы отдела авиационной промышленности Новосибирского обкома ВКП(б), производственные отчеты и различные справки дирекции завода № 153 им. В. П. Чкалова, переписка высших органов партийной власти Новосибирской области и ЦК ВКП(б) по вопросам авиастроения.

Значительная часть документов публикуется впервые. Документы внутри разделов структурированы по хронологическому принципу. Каждый документ имеет порядковый номер, заголовок, указание места и времени его написания, подписи авторов и архивную легенду. Если в документе не содержатся точные сведения о месте и времени создания, то они устанавливались по содержанию документа или по сопроводительным материалам. Редакционные вставки заключены в квадратные скобки. Стилистические особенности документов сохранены. Погрешности текста, не имеющие смыслового значения, исправлены без оговорок. Издание имеет научно-справочный аппарат, включающий в себя предисловие, текстальные примечания и содержательные комментарии, биографические статьи и список сокращений.

Д. И. Муренко

// Вестник РУДН. Сер. История России. 2010. № 3. С. 68–85.

¹⁵ ГАО. Ф. П. 738. Оп. 1. Д. 45. Л. 48–49.

РАЗДЕЛ I. ИНФРАСТРУКТУРА

1. Аэродромы и аэропорты

№ 1

Аэропорт на подъеме

Заметка из газеты «Крылья Советов» о работе Новосибирского аэропорта
[г. Новосибирск] 13 апреля 1941 г.

Зимнюю навигацию коллектив нашего аэропорта закончил успешно. Благодаря настойчивой массово-воспитательной работе и широкому развертыванию соревнования мы добились значительного перевыполнения задания по перевозкам грузов и пассажиров. В феврале аэропорт выполнил план перевозок на 143,9 %. Но в этом месяце у нас был один случай брака в работе. Допустил его авиамоторист Смольянинов.

В последующей работе коллектив стремился выправить эту ошибку. И безуспешно. Вооруженные историческими решениями XVIII Всесоюзной партконференции, наши стахановцы и ударники перевыполнили мартовский план почти в полтора раза и работали без нарушений наставлений и инструкций. Квартальное задание по перевозкам аэропорт выполнил на 145,4 %.

Это достигнуто благодаря хорошей сработанности всего коллектива. Запевалами слаженной работы, четкого выполнения заданий являются стахановцы. Начальник рации тов. Скулкин трудится не считаясь со временем и постоянно обеспечивает бесперебойную радиосвязь. Добросовестно обслуживает материальную часть авиамоторист тов. Русаков. Он не имеет брака в работе. За отличные показатели этим товарищам вручены стахановские путевки управления и политотдела магистрали.

Честно выполняют свои обязанности ударники: дежурный по порту тов. Мишенин и сторож тов. Филатов. Техник авиаметеорологической станции ударница тов. Ярцева быстро и высококачественно обслуживает полеты метеорологическими данными.

Но нужно отметить, что, если бы Новосибирский порт работал четче, наш коллектив имел бы лучшие производственные показатели. Чтобы обеспечить самолеты грузами, мы обычно запрашиваем Новосибирск о количестве рейсов¹⁶. Почти всегда нам сообщают: продавайте билеты согласно заданного плана. А план часто выполняется так: вместо одного рейса самолета ПР-5¹⁷ дают вылет двух самолетов – ПС-9¹⁸ и ПР-5. Иногда, наоборот, планируют два рейса ПС-9, а фактически прилетает только одна машина ПР-5 или еще хуже – ни одной. Следует сказать и о том, что со стороны некоторых работников Западно-Сибирского линейного участка и управления магистрали существует нетерпимое отношение к нашим запросам. Мы своевременно не получили наряда на бензин на 1941 г., послали шесть радиogramм и несколько письменных запросов, и только через полтора месяца нам ответили, что наряды

¹⁶ Количество авиарейсов из Новосибирска увеличилось еще в конце 1930-х гг. Самолеты летали, кроме Москвы, Хабаровска и Владивостока, также в Барнаул, Сталинск (Новокузнецк) и Кемерово. С лета 1940 г. из Новосибирска в Москву стали летать самолеты ПС-84 (более известные как Ли-2). На борт они принимали 21 пассажира. Рейс длился 12 часов 25 минут.

¹⁷ ПР-5 – один из самых массовых самолетов-бипланов 1930-х гг. в СССР. Будучи переделанными из боевых самолетов, обладали низкой экономической отдачей, хотя и были весьма скоростными машинами для своего времени. Фактически были не пассажирскими самолетами (в общепринятом смысле), а курьерскими машинами для высших госслужащих либо могли перевозить небольшие партии срочных грузов. На вооружении РККА самолет использовался до начала 1940-х гг.

¹⁸ ПС-9 – один из первых советских многоместных пассажирских самолетов. Первый полет прошел в 1929 г. В годы ВОВ самолеты использовались как военно-транспортные.

высланы не будут. Или вот еще один пример такого пренебрежительного отношения к запросам низовых работников. Начальник радиции тов. Скулкин неоднократно просил срочно выслать крайне необходимый ареометр «Боме»¹⁹, но до сих пор ответа не получил.

Наш коллектив стремится не только закрепить достигнутые результаты, но и значительно их умножить. Мы проработали открытое письмо стахановцев Восточно-Сибирского участка и, включившись в соревнования, взяли обязательство: отлично подготовиться к лету и вывести аэропорт в передовое подразделение магистрали.

Начальник аэропорта Чабанов.

Крылья Советов. 1941. 13 апреля. № 18.

№ 2

О строительстве оперативных аэродромов для ВВС Красной армии²⁰

[г. Новосибирск]

2 апреля 1942 г.

В соответствии с решением Государственного Комитета Оборона от 8 марта 1942 года о строительстве оперативных аэродромов для ВВС Красной армии, расположенных в районах Новосибирской области, бюро обкома ВКП(б) постановляет:

Обязать Центральное военно-проектное управление провести работы по съемкам и проектированию аэродромов к 1 мая 1942 года.

Обязать директора института геодезии и картографии т. Ковалева, заведующего ОблЗО т. Яранцева и управляющего Новосибпромпроекта т. Книреля передать во временное пользование Центральному военно-проектному управлению геодезические инструменты в количестве:

№ пп	Наименование инструментов	Количество		
		Институт геодезии	ОблЗО	Новосибпроект
1	Теодолитов (комплектно с рейками, лентами, шпильками)	20	5	4
2	Нивелиров (комплектно)	30	10	10
3	Экеров зеркальных	10	5	4
4	Рулеток	20	10	8
5	Транспортиров	10	5	4
6	Арифмометров	10	5	4
7	Линеек Дробышева	6	2	2

Обязать директора института геодезии тов. Ковалева направить в распоряжение Центрального военно-проектного управления к 10 апреля 1942 года студентов, заканчивающих 4-й курс обучения, в количестве 23 человек для выполнения съемочных работ сроком на 1 месяц.

¹⁹ Ареометр – лабораторный прибор для измерения плотности жидкости.

²⁰ Еще до начала войны в Новосибирске было три аэродрома – аэропорт Толмачево, аэропорт Северный и так называемое летное поле при заводе им. В. П. Чкалова. Помимо аэродрома в Толмачево также использовалось дополнительное летное поле в Коченево.

Обязать управляющего Новосибирпромпроектом тов. Книреля и заведующего ОблЗО тов. Яранцева направить в распоряжение Центрального военно-проектного управления к 8 апреля по 5 человек инженеров-геодезистов сроком на 1 месяц.

Обязать облисполком обеспечить изыскательские партии Центрального военно-проектного управления транспортом и рабочей силой в порядке гуж[евой] труд[овой] повинности из расчета 1 подводы из 20 рабочих на площадку.

Обязать секретаря обкома ВКП(б) по кадрам тов. Прасса укомплектовать отдел аэродромного строительства ВВС СибВО специалистами: аэродром[ными] строителями, дорожниками, топографами – в следующем количестве:

- А) инженеров-проектировщиков – 2 чел.
- Б) инженеров-топографов – 3 чел.
- В) инженеров-производственников – 20 чел.
- Г) техников-производственников – 10 чел.
- Д) техников-топографов – 3 чел.
- Е) инженеров-сметчиков – 1 чел.
- Ж) инженеров-плановиков – 3 чел.
- З) товароведов (по стройматериалам) – 3 чел.

Обязать начальника отдела аэродромного строительства ВВС СибВО т. Медведева и начальника Управления особого строительства т. Пяткина произвести подготовку к строительству и расширению оперативных аэродромов с расчетом полного развертывания работ с 15 мая 1942 года и сроком окончания строительства в соответствии с решением Государственного Комитета Оборона.

Просить командующего ВВС СибВО т. Свешникова обеспечить УОС НКВД21 технической документацией на строительство объектов в Мариинске и Барабинске не позднее 8 апреля 1942 года.

В связи с острым недостатком помещений, просить Военный совет СибВО отвести необходимое помещение из фондов, имеющихся в распоряжении военного округа, для размещения отдела аэродромного строительства ВВС СибВО.

Обязать облисполком провести с 15 мая по 1 июля 1942 года мобилизацию колхозных лошадей в порядке труд[овой] гуж[евой] повинности в соответствии с потребностью отдела аэродромного строительства ВВС СибВО и Управления особого строительства УНКВД. Т.т. Пяткину и Медведеву не позднее 10 мая завести на объекты строительства требующийся для колхозных лошадей фураж (овес и сено).

Просить Военный совет Сибирского военного округа передать Управлению особого строительства УНКВД во временное пользование дом (на период строительства аэродрома), находящийся в Мариинске.

Обязать начальника Управления Томской железной дороги т. Пушкина обеспечить повагонные перевозки, а также мелкие отправки по всем строительствам оперативных аэродромов.

Обязать облплан (т. Зобнина) обеспечить строительство аэродромов потребным количеством строительных материалов (лес, гвозди и т. д.).

Обязать т. Медведева (облторготдел):

А) обеспечить бесперебойное снабжение объектов строительства оперативных аэродромов продтоварами и промтоварами, согласно имеющихся указаний Наркомторга;

Б) выделить в распоряжение Центрального военного строительного управления и отдела аэродромного строительства необходимое количество спецодежды и канцелярских принадлежностей.

²¹ Управление особого строительства НКВД – подразделение, действовавшее в структуре Главного управления исправительно-трудовых лагерей Народного комиссариата внутренних дел СССР.

15. Возложить личную ответственность на секретарей райкомов ВКП(б), председателей райисполкомов (на территории которых проводятся работы по строительству аэродромов) за проведение всех необходимых мероприятий, обеспечивающих строительство аэродромов в сроки, установленные Государственным Комитетом Обороны.

16. Поручить секретарю обкома ВКП(б) т. Хромову установить систематический контроль за ходом проектирования и строительства оперативных аэродромов.

Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) [подпись] М. В. Кулагин²².

ГАНУ. П. 4. Оп. 33. Д. 6656. Л. 31–35. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф М. В. Кулагина.

№ 3

Донесение первому секретарю Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагину от начальника Бердского аэродромного строительства УАС НКВД Маркова

[г. Новосибирск]

8 февраля 1943 г.

Довожу до вашего сведения, что Бердский южный аэродром²³, обеспечивающий посадку самолетов на колесах, ввиду снегопада выведен из строя на продолжительное время. Основными виновниками являются председатель райисполкома и секретарь райкома ВКП(б) Черепановского района, не обеспечивающие выполнения решения Новосибирского обкома и облисполкома о поставке тракторов 15 шт. Бердскому южному аэродрому. Руководители Искитимского района тт. Селов и Лексин не приняли решительных мер по мобилизации гуж[евого] транспорта на снегоочистку указанного аэродрома. Из МТС Черепановского района до сих пор вместо 15 получено лишь 6 неисправных тракторов, находящихся в ремонте силами Управления АС НКВД. Трактора доставлялись на буксире и не обеспечивались трактористами и горючим в пути следования к аэродрому. В течение 4 месяцев Управление АС НКВД и участок направляли в Черепановский район десятки сотрудников, транспорт и горючее, и тем не менее руководители Черепановского района отделялись пустыми обещаниями. Для отработки и очистки аэродрома участок имеет прицепной инвентарь на 12–15 тракторов, а в наличии ходовых только 3. Мобилизация гуж[евого] транспорта на очистку аэродрома из колхозов Искитимского района также не выполняется. Тов. Седов и Лексин вместо принятия решительных мер ссылаются на трудности и недостаток транспорта в колхозах района. Распоряжения о мобилизации гуж[евого] транспорта на аэродром не проверяются. Неоднократные донесения и хождения

²² Кулагин Михаил Васильевич (1900–1956) – советский партийный и государственный деятель. Родился в крестьянской семье. В 1918–1922 г. служил в РККА. Участник боев под Петроградом и на Польском фронте. В 1923–1928 гг. на службе в милиции Москвы. В 1928–1933 гг. – инструктор, заведующий орготделом, секретарь Сокольнического районного совета. С 1933 по 1934 г. – заведующий агитационно-массовым отделом Ново-Деревенского райкома партии Московской обл. В 1934 г. избран председателем Ново-Деревенского райисполкома Московской обл. В 1937 г. направлен в Белоруссию на должность председателя Слуцкого горисполкома. С июля по декабрь 1938 г. – заместитель председателя СНК Белоруссии. В 1938–1939 гг. – нарком земледелия и заместитель председателя СНК БССР. С ноября 1939 г. по май 1941 г. – 2-й секретарь ЦК КП(б) Белоруссии. В 1941 г. назначен 1-м секретарем Новосибирского обкома ВКП(б). Вследствие тяжелой болезни в 1949 г. освобожден от должности 1-го секретаря Новосибирского обкома и направлен на курсы переподготовки при ЦК ВКП(б) в Москву.

²³ С началом войны Бердский аэродром стал играть важную роль. Еще в мае 1941 г. под Бердск была переведена Новосибирская военная авиационная школа пилотов. В систему авиации дальнего действия школу перевели в апреле 1943 г. В декабре 1944 г. она получила полное название: Новосибирская военно-авиационная школа летчиков авиации дальнего действия.

лично к т. Седову и Лексину, а также посылка наших сотрудников в с/советы получают обещания и отказ. Явка колхозников на снегоочистку обеспечивается в размере 5–7 % потребности и с опозданием на 2–3 суток. Имело место самовольное оставление работ колхозниками (не проработав одной смены). Прошу воздействовать на секретарей РК ВКП(б) и председателей Черепановского и Искитимского районов, не обеспечивающих выполнение решения обкома ВКП(б) и облисполкома о мобилизации тракторов и гуж[евого] транспорта из народного хозяйства для оборонного объекта.

Нач. Бердского аэродромного строительства УАС НКВД [подпись] Марков.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 547. Л. 42. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф П. С. Романова. На документе имеется рукописная пометка секретаря обкома ВКП(б) по авиапромышленности И. И. Хромова: «По этому вопросу послать [неразборчиво] телеграмму [неразборчиво] РК ВКП(б) за подписью тов. Кулагина. 19/II-43 г. Хромов», «т. Хромову. Телеграмма в Новосиб. Искитим. Барабин. Коченево. Мошково [неразборчиво]».

№ 4

Донесение начальника Новосибирского аэропорта Чернякова первому секретарю Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагину

[г. Новосибирск]

25 октября 1945 г.

Объем работ Новосибирского аэропорта ГВФ из года в год неуклонно растет²⁴. Особое значение, а вместе с тем и рост приобретает Новосибирский аэропорт в настоящее время, когда он оказался на «большой дороге» по связи СССР с США и Востоком. Все растущий поток пассажиров и грузов требует срочного расширения аэропорта, так как в имеющихся на сегодня условиях аэропорт нормально работать уже не может. Так, аэропорт имеет для пассажиров гостиницу на 30 мест, в то время как количество только транзитных, ночующих в Новосибирске пассажиров достигает до 130–150 человек в сутки. Проводимое в текущем году расширение гостиницы увеличивает только пропускную способность на 8 коек 2 правительственных люксов и несколько улучшает бытовое обслуживание пассажиров устройством кухни.

Отсюда совершенно необходимым являются немедленное расширение гостиницы и доведение числа спальных мест в таковой не менее чем на 100 человек. Постройка гостиницы в текущем году осуществлена быть не может. На 1946 г. постройка также не проектируется, поскольку ГВФ все средства в первую очередь направляет на восстановление разрушенного на западе во время оккупации немецкими варварами. Следовательно, единственным выходом является изыскание своих внутренних ресурсов за счет имеющегося жилого фонда путем переселения ряда жильцов из аэропорта в город за счет предоставления последним жилья для переселения.

Переселение известного количества жильцов в город позволило бы освободить занимаемую ими площадь и развернуть на этой площади гостиниц коек на 75, что

²⁴ Великая Отечественная война несколько смешала функции трех основных аэродромов Новосибирска. На летное поле в Толмачево и на заводской аэродром иногда совершали посадки самолеты гражданской авиации (ГВФ являлся, по существу, военизированной организацией), а гражданский аэропорт был запасным для завода № 153. Кроме того, с весны 1943 г. он принимал американские истребители, перелетавшие из Красноярска. На нем обслуживались, дозаправлялись и готовились к дальнейшему перегону машины, поставлявшиеся союзниками по ленд-лизу. С лета 1943 г. завод им. Чкалова стал выпускать Як-7. Для приема американских самолетов стал использоваться и аэродром в Толмачево. Там же приземлялись гражданские самолеты с представителями оборонных наркоматов. Лишь лето 1945 г. все расставило по своим местам. Аэродром в северной части города вновь стал полностью гражданским, заводской аэродром принимал уже новые Яки. В Толмачево готовились пилоты военной авиации.

в значительной мере улучшило бы создавшееся положение. Переселение ряда жильцов в город не только не вызвало бы никакого осложнения, а, наоборот, разгрузило бы аэропорт от жильцов, которые никакого отношения и [ни]какой трудовой связи с аэропортом не имеют и работают в городе. Учитывая исключительную важность этого мероприятия, которое сразу бы разрешило вопрос с размещением пассажиров, ходатайствую обязать горисполком немедленно выделить в городе жилплощадь в количестве не менее 15 комнат для переселения жильцов из домов аэропорта, обязав одновременно прокуратору дать санкцию на беспрепятственное переселение. Далее, в 1946 г. я считал бы целесообразным городу в районе аэропорта в близлежащем лесу построить деревянный особняк, предназначенный исключительно для обслуживания ответственных перелетов, а к зданию аэровокзала пристроить помещение столовой, что также увеличило бы пропускную способность аэропорта и улучшило бы культуру обслуживания пассажиров. Одновременно я позволяю себе поставить перед вами вопрос о снабжении гостиницы аэровокзала необходимым инвентарем, дабы создать должные культурные условия.

В данное время, когда проводится Всесоюзное социалистическое соревнование аэропортов, Новосибирский аэропорт имеет все основания выйти на одно из первых мест и завоевать первенство, но для этого требуется срочное разрешение поставленного выше вопроса, ибо культурное размещение и обслуживание пассажиров является одним из основных показателей работы аэропорта. Далее, командованием аэрофлота поставлена задача в 1946 году обязательно провести асфальтирование или цементацию существующей рулежной дорожки, ибо последняя под влиянием температурных условий постепенно выкрашивается, а также удлинение взлетно-посадочной полосы до 2 километров, дабы обеспечить приемку на Новосибирском аэродроме всех современных типов самолетов.

Работы по асфальтированию рулежной дорожки и удлинение полосы командование аэрофлота ставит в прямую зависимость от той помощи, которая будет оказана в этой работе новосибирскими организациями, заинтересованными иметь у себя первоклассный аэропорт. В данном конкретном случае аэрофлот сумеет обеспечить необходимое количество цемента, сумеет выделить необходимые средства на оплату работ с тем, что новосибирские организации возьмут на себя выделить необходимую рабсилу, средства механизации работ и местные материалы. Учитывая особую серьезность и важность поставленных мною вопросов, я просил бы вас не отказать в срочном их решении и извещении меня о результате для доклада командованию ГУГВФ. В случае необходимости детализации поставленных мною вопросов, прошу не отказать вызвать меня для соответствующего вам доклада.

Начальник Н[ово]сиб[ирского] аэропорта майор [подпись] Черняков.

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 9. Д. 353. Л. 216–217. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф Чернякова. На документе имеется рукописная пометка: «т. Асламов Обсудить и внести предложение на бюро Обкома 20/XI Кулагин».

2. Аэроклубы Общества содействия обороне, авиационному и химическому строительству (Осоавиахима)

№ 5

Справка о готовности сети Новосибирского аэроклуба к летной работе в зимних условиях

[г. Новосибирск]

января²⁵ 1941 г.

Новосибирский аэроклуб²⁶ на 1940/1941 учебный год получил контрольное задание по подготовке пилотов для школ ВВС РККА без отрыва от производства: 209 человек.

На 20/ХП-40 года приступили к занятиям 278 человек. В настоящее время проходят теоретическую подготовку, начало летной практики по плану должно быть с 15 мая 1941 года. Параллельно с основным набором, впервые для аэроклуба, получено специальное задание от Наркомата обороны подготовить 120 человек с отрывом от производства в течение шестимесячного срока обучения (с 1 декабря по 1 июня 1941 года).

В связи с этим учебные полеты должны будут проводиться в зимних условиях, что усложняет подготовку курсантов, так как аэроклуб в зимних условиях учебные полеты не производил. Начало учебных полетов запланировано с 28/ХП-40 г., материальная часть самолетов к полетам готова, но может быть задержка из-за отсутствия аэродрома. Новосибирский аэроклуб своего аэродрома не имеет, летную работу в летних условиях проводил на двух аэродромах поотрядно, т. е. один отряд летал на аэродроме аэропорта, и другой на аэродроме Госгеосъемки (бывшем «Динамо»), чего в зимних условиях сделать невозможно по следующим причинам:

Аэродром Геосъемки находится от города на расстоянии 14 километров, доставлять курсантов на данный аэродром в зимних условиях, в связи с отсутствием дороги, невозможно. Второе: аэроклуб не имеет там технической базы и создавать последнюю не может, потому что хозяином аэродрома является Управление Госгеосъемки. Летное поле отрядом Госгеосъемки используется несколько дней весной – для испытания материальной части самолетов и осенью – для посадки прилетающих самолетов по окончании аэрофотосъемки на периферии, а остальное время аэродром не используется. Командование Новосибирского аэроклуба обратилось с просьбой в горисполком о передаче аэродрома Госгеосъемки Новосибирскому аэроклубу. Решением Новосибирского горисполкома от 9/І-40 г. аэроклубу был передан аэродром Госгеосъемки. Тогда Новосибирское аэрогеодезическое предприятие подает жалобу облисполкому на решение горисполкома. Тогда т. Зеленский от имени облисполкома дает указание горисполкому об отмене своего решения о передаче аэродрома клубу, что горисполкомом и делает своим решением от 7 декабря 1940 года, мотивируя тем, что Управлением Госгеосъемки произведены большие капиталовложения на оборудование аэродрома. В действительности же на расширение аэродрома и его

²⁵ Дата не установлена.

²⁶ Еще в 1930 г. в Новосибирске была создана первая Сибирская школа пилотов Осоавиахима для подготовки кадров массовых военно-технических профессий (летчиков, парашютистов, планеристов, моделистов). С 1933 г. школа стала называться Школой летчиков Западно-Сибирского края им. Грядинского. В 1934 г. школа приступает к подготовке пилотов-инструкторов. В июне летный отряд школы, состоящий из 25 лучших курсантов – ворошиловских стрелков, принимал участие в торжественной встрече челоскинцев и их спасателей – летчиков, первых Героев Советского Союза. В конце 1934 г. школа реорганизуется в Новосибирский аэроклуб и переезжает в новое здание на ул. Крылова. В здании были размещены учебные классы изучения авиационных двигателей и конструкций самолетов, парашютной подготовки, аэродинамики, авиамодельная лаборатория и т. д.; на территории находились вспомогательные и служебные сооружения: мастерские, гаражи, парашютная вышка.

рабочей площади Управлением Госгеосъемки с 1936 по 1940 год никаких денежных затрат не произведено, это видно хотя бы из следующих фактов: рабочая площадь аэродрома ежегодно сокращается (вспахивают под посевы овса, картофеля и др. овощей для личных нужд работников Госгеосъемки, что является совершенно недопустимым). Капиталовложения в сумме 224 775 руб. Управлением Госгеосъемки были вложены не на оборудование аэродрома, а исключительно в жилой фонд и приаэродромные постройки.

Учитывая максимальную перегрузку аэропорта рейсовыми и тренировочными самолетами гражданского воздушного флота, производить учебные полеты аэроклубу в зимних условиях на аэродроме аэропорта исключительно трудно, что показали совместные полеты 24/ХІІ-40 г. Все это ставит командование Новосибирского аэроклуба перед фактом: или производить полеты в данных условиях на аэродроме аэропорта, не обращая при этом внимания на категорическое возражение со стороны управления аэропорта ГВФ, или предложить аэроклубу производить полеты на аэродроме Госгеосъемки, заранее зная, что установленные сроки подготовки пилотов будут сорваны. Как выход из создавшегося положения может быть один – это разрешить аэроклубу производить полеты на аэродроме ГВФ при строгой регламентации рабочего времени работающих летных подразделений аэропорта и аэроклуба. Соблюдая точно инструкцию по совместной эксплуатации аэродрома, работниками аэропорта и аэроклуба работу спланировать можно без особого ущерба для обеих организаций. Но командование аэропорта и магистрали Москва – Иркутск на это не идут. Одновременно, что[бы] аэроклуб мог создавать свою базу для дальнейшей работы, аэродром Госгеосъемки (бывший «Динамо») передает в ведение аэроклуба, с предоставлением права бесплатного пользования летному отряду Госгеосъемки. Существующая рабочая площадь вполне обеспечивает взлет и посадку одиночных самолетов Управления Госгеосъемки, поэтому оно совершенно не заинтересовано в расширении аэродрома, а аэроклуб как учебное подразделение особо заинтересован в максимальном расширении рабочей площади летного поля, доведя его размеры до возможности производить нормально учебные полеты с двух стартов, отвечающих всем требованиям, указанным в наставлении ВВС РККА.

Аэроклуб располагает достаточным автотранспортом, но ощущал острый недостаток в авторезине, в настоящее время Главрезинсбыт отпустил для аэроклуба вулканизированных 48 комплектов покрышек и камер. Вопрос о выделении дополнительного лимита на автогорючее, необходимое для переброски летно-технического и курсантского состава на аэродром, передан на разрешение облисполкома.

Зав. военным отделом обкома ВКП(б) [подпись] Н. Багаев.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 122. Л. 70–73. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф Н. Багаева. На документе имеются рукописные пометки: «Контр. Группа т. Щербакову. Багаев. 30/І-41 г.», «По устному сообщению, Багаева тов. [неразборчиво]».

№ 6

Постановление бюро Новосибирского обкома «О наборе курсантов в аэроклубы»²⁷

[г. Новосибирск]

21 июля 1941 г.

Докл[адывает] т. Кулагин.

Придавая исключительное значение делу подготовки авиационных кадров в условиях войны, бюро Новосибирского обкома ВКП(б) постановляет:

Обязать Новосибирский, Сталинский, Томский, Прокопьевский, Анжеро-Судженский, Ленинск-Кузнецкий и Беловский горкомы ВКП(б) к 1 августа обеспечить отбор кандидатов в аэроклубы, вполне проверенных и полностью отвечающих условиям приема в военные авиашколы ВВС Красной армии.

Предложить начальникам аэроклубов весь учебный процесс с курсантами строить применительно к условиям войны. В самые сжатые сроки и с хорошим качеством закончить обучение.

Обязать секретарей горкомов ВЛКСМ и заведующих военными отделами горкомов ВКП(б) в 5-дневный срок проверить готовность аэроклубов к приему новых курсантов и взять под личный контроль всю партийно-политическую работу в аэроклубах.

[Без подписи.]

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 33. Д. 391. Л. 1–2. Машинопись. Копия.

№ 7

Постановление президиума Новосибирского областного совета Осоавиахима «О ходе подготовки бойцов-парашютистов в аэроклубах Новосибирской области»

[г. Новосибирск]

21 октября 1941 г.

После решения президиума облсовета (август м[еся]ц 1941 г.) в ряде аэроклубов имеется определенное улучшение в выполнении плана парашютной подготовки.

На 20 октября с. г. в целом по аэроклубам годовой план по подготовке бойцов-парашютистов выполнен на 50,5 %. Лучше других по выполнению плана идет Анжерский аэроклуб, уже сдавший комиссии 91,7 %, и к 25 октября полностью заканчивает годовое задание.

Однако в большинстве клубов подготовка бойцов-парашютистов проходит неудовлетворительно, особенно в Каменском, Прокопьевском, Сталинском, где есть угроза срыва задания.

Учитывая, что большим тормозом в подготовке парашютистов продолжает оставаться большая текучесть курсантов из-за призыва их в Красную армию, президиум отмечает вместе с тем слабую работу самых аэроклубов. Например, в Прокопьевском аэроклубе полагающиеся одному курсанту 7 прыжков из-за частых срывов растянули на все лето, в результате курсанты отсеялись, не закончив программу. В Ленинском аэроклубе допускали самотек с комплектованием второй очереди.

Президиум Новосибирского областного совета Осоавиахима постановляет:

Указать начальникам Ленинского и Прокопьевского аэроклубов на недопустимость

²⁷ Аэроклубы являлись основным источником пополнения летного и инженерно-технического состава, поскольку авиационные школы, осуществлявшие подготовку летного состава, комплектовались за счет аэроклубов. О высокой значимости работы аэроклубов как этапа подготовки советских военных летчиков в предвоенный период говорит то, что с 1938 г. школы Военно-воздушных сил РККА комплектовались только за счет лиц, прошедших подготовку в аэроклубах Осоавиахима, выпуск курсантов аэроклубов контролировался комиссией ВВС.

дальнейшего затягивания сроков в подготовке парашютистов, потребовать полного выполнения задания в установленный срок. Принять к сведению, что Сталинский аэроклуб в парашютной работе отстал из-за призыва в РККА инструкторов и что в настоящее время приняты меры и положение будет исправлено.

Обязать отдел авиации срочно подобрать инструктора в Беловский аэроклуб.

Обратиться с просьбой в облвоенкомат об оказании военкоматами помощи аэроклубам в комплектовании и закреплении военнообязанных для учебы на период окончания программы, т. е. [на] 10–15 дней.

Просить обком ВЛКСМ дать необходимые указания по вопросу подготовки парашютистов и укомплектования их за счет комсомольцев.

Проверку настоящего решения возложить на тов. Ядрышникова.

Председатель Новосибирского облсовета Осоавиахима Белоусов.

Ответ[ственный] секретарь президиума Чукмасова.

[Без подписи.]

ГАНУ. Ф. Р. 1186. Оп. 1. Д. 297. Л. 325. Машинопись. Копия.

№ 8

Постановление президиума Новосибирского областного совета

Осоавиахима «Об итогах социалистического соревнования

аэроклубов области по выпуску 2-й очереди

дополнительного набора пилотов 1941 года»

[г. Новосибирск]

18 февраля 1942 г.

Обсудив итоги работы аэроклубов по подготовке пилотов дополнительного набора 2-й очереди, президиум отмечает:

К сроку, установленному ЦС Осоавиахима, произвели выпуск пилотов 2-го дополнительного набора аэроклубы: Сталинский – на 104,9 %, Прокопьевский – на 106 % и Новосибирский – на 106 %. Ленинский и Анжерский аэроклубы обучение закончили 30/I-1942 года, а Белово и Томск еще продолжают обучение курсантов этого набора. Отставание аэроклубов и невыполнение плана к сроку объясняется тем, что материальная часть и летно-технический состав были мобилизованы в КА, а оставшиеся самолеты требовали ремонта.

За период работы по выпуску дополнительного набора аэроклубы значительно сократили летные происшествия, однако имели место авария самолета в Новосибирском аэроклубе и авария мотора в Анжерском аэроклубе.

Основным недостатком в работе по подготовке этого набора была неудовлетворительная политико-воспитательная работа среди курсантов. [Это] отрицательно сказалось на дисциплине курсантов, имели место пьянки, самовольные отлучки, аморальные поступки, [такие] как воровство и пр. Комсомольские организации неудовлетворительно работали по воспитанию и вовлечению в комсомол лучшей части курсантов. Имел, например, место такой недопустимый случай в работе комсомольской организации аэроклубов, как Прокопьевского аэроклуба, где во время выпуска было установлено, что многие комсомольцы не платили членских взносов по 3 месяца, собрания комсомольцев были здесь редким явлением. Все это явилось следствием того, что командование аэроклубов, партийные и комсомольские организации недостаточно поняли роль аэроклуба как воспитательной организации, готовящей не просто пилотов, а авиационные кадры – политически грамотные, воспитанные в духе беспредельной преданности партии Ленина – Сталина.

Имелось много недостатков в организации соцсоревнования. Основным из них является слабый контроль за выполнением взятых обязательств, [что] подчас превращало хорошее обязательство в простую формальность, за выполнением которой никто не следил. Лучше других аэроклубов справился с выпуском курсантов дополнительного набора Сталинский АК. План выполнен на 104,9 %. В течение года аэроклуб работал без аварий. Однако Сталинский аэроклуб не выполнил задания по подготовке парашютистов.

Президиум областного совета Осоавиахима постановляет:

За перевыполнение контрольных заданий по подготовке пилотов, безаварийную работу в течение 3 выпусков присудить Сталинскому аэроклубу в соревновании аэроклубов области первое место и передать ему переходящее Красное знамя областного совета Осоавиахима при обкоме ВЛКСМ.

За невыполнение задания в срок, допущение парашютной катастрофы и других происшествий лишить первенства в соревновании Анжерский аэроклуб и отобрать переходящее Красное знамя. Указать нач[альнику] Анжерского аэроклуба т. Алентьеву, что с его стороны за последнее время значительно ослабло руководство работой аэроклуба.

Обязать отдел авиации следующее подведение итогов соцсоревнования аэроклубов провести после выпуска курсантов, доучиваемых АК.

Довести до сведения Новосибирского обкома ВЛКСМ о чрезвычайно слабой работе комсомольских организаций в аэроклубах, и особенно в Прокопьевске, где со стороны горкома ВЛКСМ совершенно не уделялось необходимого внимания работе комсомольской организации, и просить принять соответствующие меры.

Просить Новосибирский обком ВЛКСМ вынести свое решение о присуждении переходящего Красного знамени передовому Сталинскому аэроклубу.

Председатель Новосибирского облсовета Осоавиахима [подпись] Белоусов.

ГАНУ. Ф. Р. 1186. Оп. 1. Д. 300. Л. 46. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф Белоусова.

№ 9

Сообщение председателю Новосибирского областного совета Осоавиахима подполковнику Ластовке от начальника Новосибирского аэроклуба Александровского

[г. Новосибирск]

23 апреля 1942 г.

Прошу вашего разрешения на организацию при Новосибирском аэроклубе подсобного хозяйства с посевной площадью в размере 10 га. Основной задачей подсобного хозяйства будет являться обеспечение овощами и продуктами столовой летно-технического²⁸ и курсантского состава. Общая сметная стоимость расходов по содержанию и организации подсобного хозяйства выражается в размере 130 776 руб. Данную сумму прошу утвердить и разрешить расходование средств за счет созданной аэроклубом экономии за 1941 год.

Начальник Новосибирского аэроклуба [подпись] Александровский.

ГАНУ. Ф. Р. 1186. Оп. 1. Д. 300. Л. 46. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф Александровского.

²⁸ Так в документе.

№ 10

Постановление президиума Новосибирского областного совета Осоавиахима о ходе подготовки аэроклубов

[г. Новосибирск]

23 июня 1942 г.

Заслушав информацию начальника отдела авиации тов. Ядрышников о ходе подготовки аэроклубов к выполнению задания, президиум отмечает:

Закончили подготовку материальной части и готовы к выполнению задания: Сталинский, Новосибирский, Прокопьевский и не полностью Анжерский аэроклубы.

В других аэроклубах значительная часть самолето-моторного парка не отремонтирована ввиду отсутствия материалов (главным образом эмалитов). Всего по аэроклубам области отремонтированы и готовы к эксплуатации 52 % самолетов и 72 % моторов. Большое количество самолето-моторного парка, пущенного на ремонт, из-за отсутствия запчастей остается недоремонтировано.

Требующийся ремонт планеров не производится из-за отсутствия эмалитов.

Летным и техническим составом аэроклубы обеспечены.

В связи с увеличением задания по подготовке бойцов-парашютистов аэроклубы не обеспечены в должной мере парашютами.

Президиум облсовета Осоавиахима постановляет:

Разрешить начальнику отдела авиации провести перераспределение годного самолето-моторного парка, парашютов и планеров между аэроклубами области и обязать принять более энергичные меры к восстановлению самолето-моторного парка, парашютов и планеров.

Довести до сведения ЦС Осоавиахима о том, что аэроклубы до сих пор не получили материалы для ремонта, главным образом эмалиты и лаки, из-за которых задерживается ремонт самолетов и планеров.

Поручить начальнику отдела авиации тов. Ядрышникову выйти с ходатайством перед председателем ЦС Осоавиахима генерал-майором авиации тов. Кобелевым и начальником Управления авиации о распределении задания по аэроклубам по подготовке планеристов.

Председатель облсовета Осоавиахима [подпись] Белоусов.

*Ответ[ственный] секретарь президиума облсовета
Осоавиахима [подпись] Чукмасова.*

ГАНУ. Ф. Р. 1186. Оп. 1. Д. 300. Л. 163. Машинопись. Подлинник. Подписи-автографы Белоусова и Чукмасовой.

3. Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ) и научно-исследовательские работы в области авиастроения

№ 11

Донесение начальника секретного отдела завода № 32 Позднякова в 6-е отделение 9-го отдела ГУТБ НКВД

[г. Москва]

4 октября 1937 г.

При этом направляем в копии для проверки заявление инженера отдела главного конструктора по артиллерийско-стрелковым установкам тов. Шубина К. Н. о его

разговоре с работником того же отдела Сильванским Александром Васильевичем²⁹ (Ваш допуск по нашему заводу № 121380 от 22/ХІІ-36 г.), который имел связь с бывшим французским подданным по фамилии Левиль, высланным в 1935–1936 г. за контрреволюционные статьи против советской власти. По специальности Сильванский является инженером-конструктором самолетостроения. На заводе № 32 занимается исключительно конструированием своей машины под названием СИ, над которой работал еще в бытность свою на заводах № 89, 1, 22 и 125 и, как видимо, не давшей до сего времени никаких положительных результатов к ее постройке, а отдел, где работает в данное время Сильванский, занимается разработкой конструкции по установкам вооружения на самолетах. В области вооружения Сильванский работы не ведет, а поэтому никакой ценности для отдела артиллерийско-стрелковых установок не представляет, и дальнейшее пребывание Сильванского в кругу конструкторов, имеющих дело с вооружением, и допуск его в этой отрасли работ к секретным документам, в связи с поступившим на него материалом (правда еще не проверенным), считаю нецелесообразным.

*О вашем решении ожидаю ответ.
Приложение: упомянутое.*

П/п начальник с[екретного] отдела [подпись] Поздняков.

[Приложение]

В разговоре с тов. Сильванским, который мне рассказывал, где он работал и с кем был лучшим другом, работая в Центральных мастерских аэропорта в Москве с 1931 г. по 1933 г. в должности инженера-конструктора. В этот период с ним работал там же гл[авным] инженером конструкторского отдела Центральных мастерских аэропорта французский подданный по фамилии Левиль. По его разговорам, что он с ним выпивал у него на квартире, часто ездил к нему во время работы пить французский напиток «шоколадное прохладительное». Когда я ему задал вопрос, что ведь Вы же говорили, что Левиль писал контрреволюционные статьи против Советской власти, тогда он ответил, что, мол, вот за это его выслали из нашего Союза в 1935 г. или в начале 1936 г. Для него известно даже и то, что, когда он работал на заводе № 1 им. Авиахима, тогда был директором тов. Беленкович, что его вторая жена посажена за контрразведку и что, мол, и Беленкович сидит за то, что не знал, что его 2-я жена являлась шпионкой (Беленкович перевел Сильванского из ЦАРБа).

Кроме этих разговоров он несколько раз говорил, что «мол, вы живете на заводе, копеечники, ходите как нищие и на этом нищенском заводе я работать не буду. Я, мол, работаю в силу необходимости, лишь только потому, что жду ответ, когда утвердит мою машину правительство, тогда, мол, я в одну уборную с вами вместе ходить не намерен».

[Подпись] К. Шубин.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 56. Л. 107–108. Машинопись. Копия. Подпись-факсимиле К. Шубина.

²⁹ Сильванский Александр Васильевич (1915–1978), инженер. В 1938–1940 гг. – главный конструктор завода № 153 в Новосибирске и организованного при нем ОКБ-153. В 1940 г. – главный конструктор ОКБ-153, переведенного в Кимры. Летом 1940 г. снят с должности главного конструктора. Сконструировал одноместный истребитель И-220. По итогам испытаний руководство ЦАГИ передало в Народный комиссариат авиационной промышленности свое заключение, после ознакомления с которым новый народный комиссар авиационной промышленности А. И. Шахурин приказал КБ Сильванского разогнать, опытный образец И-220 передать в МАИ как учебное пособие.

№ 12

Донесение начальника секретного отдела завода № 32 Тарнапольской в 6-е отделение 9-го отдела ГУГБ НКВД по вопросу о снятии с учета А. В. Сильванского и о проверке заявления Родина о разглашении

А. В. Сильванским государственных тайн

[г. Москва]

30 декабря 1937 г.

Секретный отдел завода № 32 направляет подписку при уходе с деловой и политической характеристикой на быв[шего] зам[естителя] нач[альника] КБ завода № 32 Сильванского А. В. (Ваш допуск № 121380 от 22/ХІІ-ІІ-36 г.). Просим снять с учета по заводу № 32. Со своей стороны, с[екретный] отдел завода № 32 сообщает, что за время работы на заводе, помимо неоднократных устных замечаний, Сильванский имел выговор за нарушение инструкции по секретному делопроизводству (приказ по заводу от 31/ІІІ-37 г.), где указано его знакомство с иностранцем. Одновременно направляем вам для расследования в копии поступившее на Сильванского заявление от пом[ощника] нач[альника] КБ-29 (ст. Подлипки) тов. Родина о разглашении Сильванским гостайн.

Приложение: упомянутое на 3 л.

*Нач[альник] секретного отдела Тарнапольская.
Инструктор Фетисов.
Верно: [подпись неразборчива].*

Характеристика

Ст[арший] инженер т. Сильванский Александр Васильевич работал в конструкторском отделе АСУ завода № 32 с 17/ХІ-36 г. по ноябрь 1937 г. К порученной работе относился формально, т. к. основную часть времени уделял продвижению своего проекта. Как инженер квалифицирован, над повышением своей квалификации работал. В общественной жизни участия не принимал; имел взыскание за несоблюдение правил секретной переписки. Работу на заводе считал временной с расчетом обратного ухода на работу по самолетостроению.

*Гл[авный] конструктор АСУ Шебанов.
Верно: [подпись неразборчива].*

Секретарю парткома ПГУ тов. Годкину

Прошу обратить внимание на болтливость на служебные темы инженера-конструктора Сильванского, работающего по вопросам вооружения на заводе № 32. Тов. Сильванский знает меня как сотрудника 11(ІІ?) отдела, т. е. несколько раз приходил ко мне на прием, и только, по существу, он меня совершенно не знает. Тем не менее тов. Сильванский 25-26/ХІ, встретив меня, на мой вопрос: «Где теперь работаете?» – ответил довольно подробно: работал на заводе № 32 по вопросам вооружения и проделал там большую работу (и называет, какие он изобрел улучшения, сделал менее ощутимой отдачу пушки при выстреле и ряд других объектов, которые я не запомнил по названию). Далее он перешел к вопросу сегодняшнего дня. Он сообщил, что он добился утверждения к производству его машины, называет его назначение, называет, какое она имеет вооружение. Сказал, кто, где утверждал эту машину. Сообщил, что комиссия ВВС передала наркомун обороны докладную записку по его машине на 17 листах. Сколько дают ему конструкторов (80 человек), на сколько уже подан список к утверждению нач[альнику] управления (30 человек), сообщил, где эта машина будет

изготавливаться (завод № 150) и наконец резюмировал мнение о своей машине так, что «моя машина далеко оставляет позади имеющуюся машину Ильюшина 1-И-15³⁰ как по вопросам вооружения, так и летных данных». Считаю, что конструктор Сильванский не усвоил основное правило советского работника оборонной промышленности – хранить государственную тайну как зеницу ока и никому ни при каких условиях и ни в какой степени не рассказывать. Мне кажется, что Сильванский свободно может [не только] рассказать на стороне все секреты своей работы, но и рассказать о важных моментах других работ, с которыми он знаком в той или иной степени. Этим могут воспользоваться заинтересованные в этом люди, что[бы] путем этой легкой добычи повредить нашей стране.

*П. п. пом[ощник] нач[альника] КБ-29 Родин.
(ст. Подписки)*

Верно: [подпись неразборчива].

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 56. Л. 109–111. Машинопись. Заверенная копия.

№ 13

Протокол заседания комиссии, созданной на основании приказа № 376 от 04.12.1937 г. по ПГУ НКОП для рассмотрения проекта ИС-М87 конструкции Сильванского

[г. Москва]

25 мая 1938 г.

На заседании, состоявшемся 14/XII-37 г., присутствовали:

Председатель комиссии:

инж[енер] Шульженко

Члены комиссии:

гл[авный] конструктор Поликарпов,

Дубровин,

Кочергин,

Шебанов,

инж[енер] з[авод]да № 1 Пашенин

Докладчик – конструктор Сильванский.

На рассмотрение комиссии были представлены следующие материалы:

Чертежи: общий вид в трех проекциях, компоновочный.

Расчеты: аэродинамический расчет, расчет продольной статистической устойчивости и расчеты на прочность. Все расчеты произведены для одного из вариантов. По основному предлагаемому проекту имеется только перерасчет скоростей.

Заслушав доклад т. Сильванского и ознакомившись с представленным материалом, комиссия считает необходимым отметить следующее:

Представленный материал является конгломератом ряда проектов одноместного разведчика и пушечного истребителя. В частности, на общем виде самолета показано шасси, убирающееся в бок, тогда как по заявлению автора оно убирается назад. Винтомоторная группа без масляного радиатора, регулирования охлаждения, коллектора. Пулеметы установлены в крыле, тогда как по заявлению автора они должны находиться в фюзеляже. Дан общий вид крыла расчалочного типа, в то время как по заявлению автора крыло имеет металлическую работающую обшивку. Чертежи фюзеляжа представлены в варианте деревянной конструкции, тогда как по заявлению автора он должен быть металлический, и т. д.

³⁰ Вероятно, следует: И-15.

Представленный материал изменялся во время доклада на ходу при первом же сигнале со стороны членов комиссии о каких-либо неувязках в нем, что привело к коренному изменению предложенного материала в его основных элементах. Кроме того, комиссией был рассмотрен данный проект по разделам, и находим необходимым отметить следующее:

I. Летные данные самолета

Аэродинамического расчета самолета предлагаемого варианта нет. Максимальная скорость, равная 631 км/час, получена на основании пересчета, причем коэффициент сопротивления C_x принят 0,011.

В сводке лобовых сопротивлений не учтены детали: масляный радиатор, модель фюзеляжа (принят 1,2; следует взять 1,32 к. м. – не могу пояснить), костыль, козырек фюзеляжа, не учтено влияние убирающейся части шасси. С крыла взят 0,0042 (при толщине 17 % у корня и 8,5 % у конца). Если учесть все вышеперечисленное, то следует ожидать значительного повышения C_x , а следовательно, и снижения максимальной скорости.

При полетном весе в 1956 кг и $C_{-1}(?)$, заявленном автором, посадочная скорость равняется 110 км/ч. Если учесть вероятное увеличение веса до 2100–2200 кг, то получается посадочная скорость 113–117 км/ч. Если же учесть, что будет скорее 0,9, чем 1 (ввиду невозможности расположения закрылков по всему размаху), то посадочная скорость будет 119–123 км/ч.

II. Устойчивость самолета

Подчеркнутая в докладе автора улучшенная устойчивость самолета, по сравнению с И-16³¹, была не подтверждена объяснениями докладчика, из которых явственно скорее некоторое ухудшение этих данных по сравнению с указанным самолетом. (Расстояние от центра тяжести до шарниров рулей высоты в предлагаемом проекте сокращено по сравнению с И-16.)

При докладе расчета устойчивости одного из вариантов самолета автор проявил недостаточное знакомство с вопросами устойчивости, в частности, автор не мог ответить на вопрос о том, чем характеризуется устойчивость (мера устойчивости).

III. Вес самолета

Автором заявлены следующие весовые данные:

Вес конструкции 490 кг, в % к полетному весу –	25 %
ВМ группы 820 [кг]	42 %
Полной нагрузки 646 [кг]	33 %
Полетной – 1956 [кг]	

Малый вес конструкции не оправдывается ни применением особенно легких материалов, ни особенностями самой конструкции, которая не отличается от И-16, за исключением фюзеляжа, который сделан из металла. Причем сам автор сомневается в получении столь низкого веса конструкции.

В весовой сводке не упомянуты следующие необходимые на самолете агрегаты:

А) не учтены бензо- и масляные баки,

Б) не учтен вес выхлопного коллектора,

В) не учтен вес конструкции вооружения и оборудования,

Г) не учтено увеличение веса пулеметных установок ПВ вместо ШКАС,

Д) по винтомоторной группе принят вес 820 кг, который явно недостаточен.

В действительности вес будет порядка 900–100 кг. Таким образом, полетный вес самолета следует считать не 1956 кг, а 2100–2200 кг, что приведет к увеличению нагрузки на квадратный метр несущей поверхности до 140–150 кг на кв. м.

³¹ И-16 – советский одномоторный истребитель-моноплан 1930-х гг., созданный в опытном конструкторском бюро советского авиаконструктора Н. Н. Поликарпова. Один из первых в мире серийных истребителей-монопланов с убирающимися в полете шасси. Самолет имел преимущественно деревянную конструкцию и фанерную обшивку. Выпускался в СССР вплоть до начала 1942 г.

IV. Центровка самолета

По заявлению автора нормальную центровку на одноместном самолете с тяжелым мотором ему удалось осуществить благодаря выдвиганию крыла вперед на 300 мм и уменьшению стрелчатости крыла в плане по сравнению с самолетом И-16. Из рассмотрения предварительных материалов явствует, что эта центровка была получена, главным образом, за счет установки тяжелого аккумулятора в хвостовой части самолета. Такой способ получения нормальной центровки вряд ли можно считать правильным ввиду малой вероятности перевода этого мотора на самопуски РИ, с одной стороны, и, с другой стороны, ввиду того, что это ведет к разному масс, утяжелению веса самолета и неудобно в эксплуатации.

V. Обзор летчика

1. Автор особенно подчеркивал преимущества обзора у летчика на самолете предлагаемой им конструкции по сравнению с И-16. При проверке оказалось, что передний угол обзора на самолете 59°, в то время как на И-16 – 57° (по заявлению т. Поликарпова). Кроме того, отсутствует обзор вертикально вниз, угол обзора летчика через капот явно недостаточен. Для устранения последнего дефекта потребуется поднять летчика и повесить фонарь по высоте примерно на 100 мм.

2. По заявлению конструктора на самолет предусматривается установка перископического прицела, который при имеющемся козырьке установить невозможно.

VI. Винтомоторная группа

Винтомоторная группа не проработана. Не предусмотрена установка масляного радиатора, не предусмотрена регулировка охлаждения, не предусмотрена установка капота на мотор, не доказана достаточная емкость масляного бака. Отсутствует коллектор.

На вопрос комиссии относительно регулировки охлаждения мотора тов. Сильванский ответил, что у него имеются жалюзи в капоте, закрывающие картер мотора. Кроме того, при объяснении охлаждения мотора тов. Сильванский считает, что произведение скорости на путь есть расход. Это неграмотно.

По вопросу об установке самопуска автором ничего не предусмотрено. Автор имел в виду поставить электроинерционный самопуск «Эклипс», возможность установки которого автором не доказана. Установка «Эклипс» нецелесообразна ввиду большого веса, и, кроме того, М-88 приспособлен к самопуску «Вьет».

Автор считает необходимым установить проектированные бензобаки, в то время как в весовой сводке нет веса не только проектированных баков, но даже обыкновенных.

Дальность в 1100 км [при скорости] 500 км/ч, объявленная конструктором для его машины, не обеспечена количеством горючего в 275 кг, предусмотренном в самолете при моторе М-88.

VII. Вооружение самолета

Отметить, что в предъявленных материалах вопросы вооружения не проработаны. Установка пушки дана схематично, не предусмотрено расположение питания.

Синхронные пулеметы в проекте не нанесены. Сама установка синхронных пулеметов встречает затруднения вследствие расположения в фюзеляже бензинового бака и двухрядного мотора.

Заявление т. Сильванского относительно применения перезарядки для пушечной установки представленными материалами не обосновывается.

VIII. Шасси

Конструкция шасси не увязана с остальными элементами конструкции самолета. Ни на одном из представленных чертежей не указано место установки этого шасси на самолете. Предложенный к рассмотрению комиссии чертеж шасси является одним из вариантов шасси ИП(И-2?), причем принципы уборки шасси еще недостаточно ясны самому автору.

IX. Конструкция самолета

Следует отметить, что самолет в конструктивном отношении повторяет конструкцию самолета И-16 с усложнением ее в части фюзеляжа, где автор предлагает перейти с дерева на металл. В технологическом отношении машина интереса не представляет, являясь типичной для 1933–1934 гг. Конструкция не проработана ни в части крыла, ни в части фюзеляжа, ни в части шасси, так же как и в отношении винтомоторной группы, вооружения и оборудования самолета.

На основании вышеизложенного комиссия постановляет:

Представленный материал по существу не является законченным проектом, а представляет собою наслонение целого ряда отдельных машин и идей по поводу одноместного истребителя.

Из доклада автора по проекту комиссия вынуждена констатировать весьма слабое знакомство автора с представленными материалами и рядом вопросов авиационной техники. В частности, автор имеет слабое представление о методах капотирования двухрядной звезды, слабо разбирается в вопросах устойчивости и вопросах общей компоновки самолета.

Заявление т. Сильванского в докладной записке М. М. Кагановичу, что «... конструкция выполнена безукоризненно, особенно хорошо увязано пушечное и пулеметное вооружение», комиссия расценивает это как очковтирательство, граничащее с авантюризмом.

Над данным проектом автор работает уже в течение ряда лет, причем на заводе № 1 в 1935 г. ему была предоставлена возможность целиком заниматься данным проектом, а на ряде других заводов он совмещал служебную работу с работой по своему проекту, и, таким образом, он имел возможность продумать и значительно лучше доработать свое предложение.

Из представленного материала следует, что постройка машины по этому материалу в настоящем его виде невозможна и вряд ли целесообразна, даже после коренной его переработки, если руководство оставить за автором проекта.

Учитывая назревшую необходимость в создании быстроходного истребителя с мощным мотором воздушного охлаждения, считать целесообразным поручить разработку проекта одному из существующих конструкторских бюро, имеющих достаточный опыт в проектировании машин этого типа.

Комиссия считает, что игнорирование в течение 2 лет мотора М-85 и его модификаций в части использования под истребитель не может быть оправданно.

Председатель комиссии: Шульженко.

Члены комиссии: Поликарпов, Дубровин, Кочергин, Пашенин.

Копия с копии верна. 1-й отдел завода № 153.

[Подпись неразборчива.]

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 56. Л. 96–100. Машинопись. Заверенная копия.

№ 14

Донесение конструкторов завода № 153 в промышленный отдел ЦК ВКП(б)

[г. Новосибирск]

...ноября³² 1938 г.

С апреля – мая мес[яца] 1938 г. на заводе № 153 г. Новосибирска организовано опытно-конструкторское бюро. Нами получено правительственное задание на проектирование самолета типа «истребитель». То внимание, которое партия и правительство уделяют нам, обязывает нас сообщить Вам о том, как идет наша работа, как выполняется то серьезнейшее и ответственнейшее задание.

Работа по проектированию самолета, строго говоря, разделяется на два этапа. Первый этап – постройка макета этого самолета, который мы должны дать стране. Этот первый этап работы закончен примерно в августе месяце с. г. В августе мес[яце] макет был принят правительственной комиссией с хорошей оценкой. Последующие аэродинамические исследования в лаборатории ЦАГИ показали хорошее качество проектируемого самолета с точки зрения величины его лобового сопротивления, а следовательно, и с точки зрения его максимальной скорости.

Оставляя в стороне все недочеты в этих исследованиях, можно сказать, что машина может быть очень и очень полезной для нашей страны. Однако мы считаем, что комиссия подошла к приему макета поверхностно. Она принимала макет только с точки зрения его внешних обводов и наличия необходимого оборудования в кабине летчика. Вопросы силовой схемы самолета, вопросы принципиальной правильности всех теоретических расчетов летных качеств самолета, наконец вопросы конструктивной увязки отдельных (пусть [не] самых основных) агрегатов комиссией были совершенно не затронуты. С августа месяца мы приступили ко второму этапу нашей работы – самому главному и решающему этапу.

И здесь у нас есть опасения, что, несмотря на хорошие данные (предварительно) самолета, мы всё же нужного качества машины дать не сможем, потому что проектирование этой сложной и ответственной машины ведется недопустимыми методами. Так, например, до настоящего времени у нас нет компоновки самолета, до сего времени у нас нет центровки самолета. Это узловые вопросы, с которых надо начинать проектирование машины, вопросы эти настолько серьезные, что может оказаться, что вследствие недопустимой передней центровки самолет будет склонен к каптажу. Вопрос этот осложняется и еще тем, что у нас, по нашему мнению, недопустимо велика посадочная скорость. Может оказаться, что самолет не может быть принят на вооружение именно вследствие этого. Кроме того, большая посадочная скорость, естественно, потребует очень высокой квалификации летного состава. Крайне серьезно решается вопрос о штопоре. Без всяких к тому оснований утяжеляется хвостовая часть самолета, что неизбежно затрудняет выход самолета из штопора. Вследствие неувязок, вытекающих из некомпетентности руководства, одна моторная рама нами рассчитана в 16 вариантах, что не вызывалось абсолютно [ни] какой необходимостью.

Главным конструктором получен один комплект моторного хозяйства (моторный задел), причем оказалось, что из этого комплекта мы сможем использовать для нашей машины не более 20 %. Выше мы говорили только о тех неувязках, которые в конечном счете решают качество нашего самолета, естественно, что здесь опускалось то большое количество мелких неувязок, которые в значительной степени являются следствием того, что машина опытная.

По нашему мнению, все эти большие [не]увязки являются следствием того, что во главе конструкторского бюро поставлен А. В. Сильванский – человек, не обладающий

³² Дата не установлена.

необходимыми знаниями как в области аэродинамики и расчетов на прочность, так и в области конструкции и проектирования самолета.

Мы считаем, что коллектив наш, несмотря на то, что он молодой, но, несомненно, в основном удовлетворительно скомплектован, способен выполнить задание партии и правительства. Но этому коллективу нужно грамотное техническое руководство, которого он в настоящее время в лице гл[авного] конструктора не имеет. Считаем необходимым поставить об этом Вас в известность и просить сделать соответствующие выводы, т. к. выполнение правительственного задания в установленный срок, по нашему мнению, поставлено под угрозу.

Более подробные материалы можно получить.

*Копия верна. Нач[альник] 1-го отдела завода № 153 [подпись] Молотов.
...ноября³³ 1938 г.*

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 56. Л. 39–40. Машинопись. Заверенная копия. Подпись-автограф Молотова.

№ 15

Донесение директора завода № 153 им. Чкалова А. И. Митянишева о работе конструктора А. В. Сильванского на заводе № 153

[г. Новосибирск]

29 февраля 1940 г.

Сильванский работает со своей бригадой на заводе с февраля месяца 1938 года. Задание Сильванскому утверждено НКАП в конце 1937 г. За время двух лет Сильванским собрана одна машина, которая 20–22 февраля поднималась в воздух. Результат машины до получения официальных документов оценить трудно. Одно известно, что из-за конструктивных неполадок машина не может пройти полностью испытания, так как имеет ряд серьезных конструктивных недостатков. В настоящее время машина передана на один из заводов под Москвой для переделок. Вторая машина, находящаяся на заводе, имеет готовность 25–30 %. За это время бригада Сильванского израсходовала на изготовление первой и частично второй машины 7,5 млн рублей. По всем данным, для полного окончания первой и второй машины потребуется еще дополнительно не менее 4–4,5 млн рублей, т. е. стоимость двух экземпляров выразится в сумме 11–12 миллионов, что является баснословной суммой по сравнению с нормальной затратой средств на опытные машины. Срок правительства по выпуску первой машины сорван ровно на один год. Утверждено правительством – март 1939 года, выпущено в воздух 20 февраля 1940 года. Большой перерасход, срыв сроков произошли несмотря на громадную помощь завода. Несмотря на то, что завод в начале 1938 года представлял из себя обыкновенную строительную площадку с незначительным количеством производственных площадей и [при] совершенном отсутствии квалифицированных ИТР, рабочих и оборудования, все же, учитывая важность вышеуказанного объекта, внимание к этому делу правительства, завод выделил в распоряжение Сильванского 750 кв. метров под конструкторское бюро. За счет сокращения инструментального цеха была выделена площадь 700–800 кв. мет[ров] под опытный цех, 20 единиц оборудования. Вся рабочая сила высокой квалификации и значительная часть конструкторского бюро были укомплектованы из коллектива завода, так как правильный подбор кадров Сильванский делать не умеет. Все это Сильванский использовать не мог, и поэтому на 90 % изготовление деталей производилось опять-таки на заводе, а не в цехе Сильванского. Так, шасси, костыль и др. сложные

³³ Дата не установлена.

детали делались в механическом цехе завода. Только один механический цех завода затратил 60 тыс. станко-часов, в переводе на нормы выпускаемой заводом машины И-16 это значит, что мы недодали стране 45–50 машин И-16, так как программа завода лимитируется исключительно механическим цехом. В чем основные причины срыва сроков и удорожания?

Сильванский технически безграмотный человек, что вело к бесконечным переделкам машины в течение 2 лет. Боясь авторитета сильных конструкторов в ОКБ, Сильванский иногда пытался решать сам вопросы, что приводило только к техническим ошибкам. Сильванский абсолютно неспособный руководитель, который не мог направлять работу ОКБ, организовывать ее. Весь секрет того, что у него часть людей, и неплохих, удержались и не сбежали, заключается в том, что Сильванский платил баснословные деньги. Пример: работа по изготовлению болванок стоит 600–700 рублей – он платит 6 тысяч рублей.

Сильванский – рвач, который создал среди коллектива ОКБ положение «Клондайка», где все торопились урвать и сам он в первую очередь. Так, за 1939 год Сильванский нахватал незаконно около 25 тысяч рублей, на что прокурором республики Штейном составлен следственный материал и направлен Кагановичу, бывшему наркому. Сильванский треплив, ничто у него не держится. Это приобретает такую безобразную форму, что поручить серьезное дело нельзя. Сильванский безобразен в отношениях с людьми не только завода, но и со своими подчиненными. Начиная от директора завода, кончая начальниками цехов, на заводе все жулики, проходимцы и т. д., всем обещано через Ворошилова нахлопать и т. д. Так как цеха завода делали в основном всю работу по машине, такое отношение к руководителям цехов отрицательно сказывалось на опытном строительстве.

Кроме этой причины срыва сроков и удорожания я назвать не могу. Что нужно сделать?

Сильванского немедленно снять.

Назначить врид нач[альника] ОКБ по доводке машин тов. Кузьмина, бывшего его заместителя, фактически основного руководителя по проектированию и выпуску машины.

Для проектирования новых машин нужно назначить другого главного конструктора из Москвы, так как конструкторский и производственный коллектив на заводе по опытному строительству есть.

Дабы меня не обвинили в пристрастии, сошлюсь на следующие документы, характеризующие Сильванского еще резче, чем я. Это:

Заключение комиссии УВВС, проверявшей дважды работу Сильванского в 1939 году.

Заключение экспертной комиссии НКАП по проектному заданию машины.

Запрос Кагановичу прокурора РСФСР Штейна.

Акт комиссии по ревизии отчетности ОКБ.

Письма на имя наркома бывших сильных работников ОКБ Стурцеля, Макиенко и др.

Митянишев [подпись неразборчива].

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 89. Л. 132–135. Машинопись. Подлинник.

№ 16

Сообщение первому секретарю Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагину от начальника филиала ЦАГИ доктора технических наук, профессора Д. Ю. Панова³⁴

[г. Новосибирск]

28 февраля 1942 г.

Прошу вашей помощи в следующем деле, имеющем для нас исключительное значение: на первый квартал 1942 г. нам установлен план финансирования, согласованный с замнаркома авиапромышленности т. Яковлевым³⁵, в 2,5 миллиона рублей.

За январь и февраль нам переведен на все расходы 1 миллион, что не покрывает даже утвержденных фондов зарплаты, составляющих за эти два месяца 1,06 млн руб. В результате зарплата задержана уже на месяц, и находится под угрозой срыва вся производственная работа филиала и организация подсобного хозяйства. Прошу вас дать указание банку об авансировании нас в сумме 780 тыс. руб.

(На оплату зарплаты за январь, февраль – 250 тыс. руб. [На] перечисление налогов и удержаний – 280 [тыс. руб.]. [На] первоочередные операционные расх[оды] – 250 [тыс. руб.]).

Это дало бы возможность погасить задолженность по зарплате и произвести первоочередные расходы по организации подсобного хозяйства.

*Начальник филиала ЦАГИ доктор технических наук,
профессор [подпись] Панов Д. Ю.*

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 511. Л. 115. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф Д. Ю. Панова. На документе имеются рукописные пометки: «Сообщено [неразборчиво] деньги из Москвы поездом 4/III [подпись неразборчива]», «418/у», «28.II 1942».

³⁴ Панов Дмитрий Юрьевич (1904–1975) – советский математик, доктор технических наук, профессор. Инженер-изобретатель. Родился в Москве. В 1922 г. поступил в Московский государственный университет, который закончил в 1927 г. В 1930 г. окончил аспирантуру при МГУ и поступил на работу в МВТУ им. Баумана в должности ассистента кафедры математики. В 1937 г. защитил диссертацию на степень доктора технических наук. Один из авторов известной статьи в газете «Правда» в декабре 1938 г., подписанной им, М. А. Лаврентьевым, Н. И. Мухелишвили, С. Л. Соболевым, С. А. Христиановичем, о необходимости создания в СССР вуза технического профиля нового типа. В 1931–1941 гг. – декан факультета точной механики и оптики МВТУ им. Баумана. В 1931–1947 гг. по совместительству работал в Центральном аэрогидродинамическом институте (инженер, ст. инженер, нач. группы, нач. отдела, нач. филиала № 2 в Новосибирске). В 1947–1950 гг. – декан физико-технического факультета МГУ. После создания в 1951 г. МФТИ преподавал в институте, заведовал кафедрой. В 1950–1952 гг. – заместитель директора Института точной механики и вычислительной техники. В 1952–1956 гг. – директор Института научно-технической информации Гостехники СССР и АН СССР.

³⁵ Яковлев Александр Сергеевич (1906–1989) – советский авиаконструктор, чл.-корр. (1943) и академик АН СССР (1976). С 11 января 1940 г. по 1946 г. одновременно являлся заместителем наркома авиационной промышленности по новой технике, с марта 1946 г. заместитель министра авиационной промышленности (по общим вопросам). В июле 1946 года оставил должность заместителя министра по собственному желанию. С 1946 по 1951 г. – генерал-полковник инженерно-авиационной службы. С 1951 по 1971 г. – генерал-полковник инженерно-технической службы, с 1971 по 1984 г. – генерал-полковник-инженер. Дважды Герой Социалистического Труда. Генеральный конструктор ОКБ им. Яковлева (1956–1984). Лауреат Ленинской, Государственной и шести Сталинских премий. Депутат Верховного Совета СССР.

№ 17

Перечень важнейших работ филиала ЦАГИ и их краткая характеристика

[г. Новосибирск]

8 июня 1942 г.

Под руководством академика С. А. Чаплыгина³⁶ разрабатываются новые профили крыльев и винтов для скоростных самолетов. Очертания этих профилей заданы аналитическими формулами, что значительно облегчает исследование их характеристик и дает широкие возможности для модификаций и улучшения. Ряд профилей С. А. Чаплыгина по характеристикам, связанным с максимальной скоростью самолета, превосходит большинство известных «практических» профилей, применяемых в настоящее время.

Бригада работников филиала при участии ст[аршего] инженера Матвеева В. Н., профес[соров] Ушакова К. А., Мусинянца Г. М.³⁷, Ветчинкина В. П., старшего инженера Галицкого Ю. В. выполняет ряд работ по улучшению самолета Як-7:

А) Даны рекомендации по устранению отдельных недостатков аэродинамики самолета и проведены (в ЛИИ³⁸) контрольные летные испытания улучшенного самолета, в результате чего максимальная скорость самолета увеличена на 20 км/час. В настоящее время проводится подготовка летных испытаний для проверки других предложенных мероприятий по увлечению³⁹ максимальной скорости.

Б) Даны рекомендации по переделке капота маслорадиатора и по изменению размеров и способа капотирования водорадиатора, имеющие целью снижение температур масла и воды и увеличение скорости самолета. На заводе изготавливается опытный экземпляр нового капота маслорадиатора.

В) В результате обследования работы механизма шасси и пневмосистемы самолета намечены мероприятия по устранению закусывания замка шасси и травления воздуха в системе. Исследования будут проводиться совместно с заводом.

Г) Даны рекомендации по устранению причин неравномерной выработки горючего из правого и левого баков, а именно:

³⁶ Чаплыгин Сергей Алексеевич (1869–1942) – советский ученый в области теоретической механики и гидроаэродинамики, академик АН СССР (1929), Герой Социалистического Труда (1941), заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1929). Окончил физико-математический факультет Московского университета (1890). По рекомендации Н. Е. Жуковского был оставлен при университете. С 1893 г. преподавал физику в женском среднем учебном заведении, в Московском высшем техническом училище, Московском инженерном училище, с 1901 г. профессор механики на Московских высших женских курсах, с 1903 г. профессор Московского университета по кафедре прикладной математики. В 1905–1918 гг. – директор Московских высших женских курсов. После Октябрьской революции 1917 г. работал в Косартоне, Научно-экспериментальном институте путей сообщения, затем в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ), в организации которого принимал самое активное участие. После смерти Жуковского занял руководящее положение. В 1928–1931 гг. – директор ЦАГИ. В последующие годы Чаплыгин руководил созданием крупнейших аэродинамических лабораторий ЦАГИ. С началом Великой Отечественной войны, в октябре 1941 г. Чаплыгин переехал в Новосибирск, куда была эвакуирована и часть лабораторий ЦАГИ, образовавших филиал ЦАГИ № 2, из которого впоследствии вырос Сибирский научно-исследовательский институт авиации (СибНИИА).

³⁷ Мусинянец Гурген Мкртичевич (1895–1967) – советский ученый в области механики, конструктор измерительной аппаратуры для аэродинамических труб ЦАГИ, заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1946), лауреат двух Сталинских премий (1944, 1946) и премии им. Н. Е. Жуковского (1940), профессор (1938), д. т. н. (1940). С 1918 г. работал в ЦАГИ, где руководил рядом научных подразделений. Создал весы для аэродинамических труб, приборы для аэродинамических испытаний самолетов. В октябрь-ноябре 1941 г. эвакуирован в Новосибирск вместе с группой сотрудников ЦАГИ. Участник создания Новосибирского филиала.

³⁸ 8 марта 1941 г., в соответствии с постановлением Совнаркома СССР и ЦК ВПК(б) от 13 июня 1940 г., на базе подразделений ЦАГИ был создан Институт летных исследований (позднее переименованный в ЛИИ). Первым начальником ЛИИ был назначен шеф-пилот ЦАГИ М. М. Громов. В новый институт были переведены 1500 специалистов ЦАГИ. Основной состав ЛИИ был эвакуирован в Казань и Новосибирск.

³⁹ Вероятно, следует: увеличению.

- 1) изменение положения дренажной трубки;
- 2) устранение колен в бензопроводе;
- 3) изменение тройника бензопровода.

Рекомендации заводом приняты и будут выполнены на одном из самолетов для контрольных испытаний.

Д) Заводу рекомендованы мероприятия по снижению веса самолета на 20 кг.

Закончена работа по подбору формы обтекателя лыж, их положения по отношению к крылу с целью уменьшения вредного влияния на лобовое сопротивление самолета, максимальную подъемную силу, работу всасывающего патрубка и пр. Рекомендации использованы при проектировании лыж к самолетам Як-7, ЛаГГ-3⁴⁰, МиГ-3. Отв[етственный] исполн[итель] – ст[арший] инженер Матвеев В. Н.

Создана инструкция по ремонту лопастей винтов в условиях базовой и полевой мастерской (заделка пулевых пробоин, правка погнутых лопастей), выполнена работа по организации ремонта в мастерских СибВО. Подготавливается выпуск инструкции по заварке поврежденных лопастей и по их правке с полной или частичной термической обработкой. Отв[етственные] исполн[ители] – проф. Панов Д. Ю., проф. Тумаркин С. А.

Разработаны нормы прочности металлических винтов, включающие стандартные рекомендуемые методы расчета напряжений от аэродинамичес[еских] центробежных сил, а также от вибраций винтов. Расчет включает вычисление резонансных частот системы «вал – винт». Ведется работа по устранению норм прочности⁴¹ деревянных винтов. Дан метод расчета винтов на вибрации типа «флаттер». Определена предельная толщина винтов, безопасных в отношении флаттера и динамических напряжений. Отв[етственные] исполн[ители] – проф. Риз П. М., проф. Тумаркин С. А.

Разрабатывается инструкция по ремонту крыльев самолета Як-7 при простреле. Отв[етственный] исполн[итель] – инженер Носов.

Выполнен ряд работ по подбору винтомоторных групп, улучшающих летные качества самолетов, изготавливаемых или вновь проектируемых заводами Западной Сибири и Урала. Например, для завода № 51 рекомендован вариант винтомоторной группы, дающий улучшение максимальной скорости на 30 км/час и уменьшение разбега самолета на 1/3. На основании проведенного анализа испытаний винтов[ых] заменителей (замена дефицитного дюралю) даны рекомендации заводу № 167 по их улучшению. Отв[етственный] исп[олнитель] Белкин С. Л.

Закончена работа по исследованию специальных вентиляторов для охлаждения авиадвигателей. Показана рациональность применения спец. вентиляторов для схем с центральным входом воздуха. Капотирование такого типа выгодно для самолетов с высокой скоростью полета. Эскизный проект капота к мотору М-82 разработан и сдан заводу, где продолжается дальнейшая конструктивная разработка. Кроме того, проводятся исследования работы осевого вентилятора, работающего от привода с мультипликатором для охлаждения мотора М-82. Выявлена возможность значительного улучшения охлаждения при весьма малой затрате мощности.

⁴⁰ ЛаГГ-3 – одноместный одномоторный поршневого истребитель-моноплан, стоявший на вооружении ВВС РККА во время Великой Отечественной войны. Использовался в качестве истребителя, истребителя-перехватчика, истребителя-бомбардировщика, самолета-разведчика, производился в 1941–1944 гг. В 1941 и 1942 гг. ЛаГГ-3 был одним из самых массовых советских истребителей. В тот период войны при больших трудностях в снабжении легкими металлами применение древесины дало возможность значительно развернуть производство самолетов. За создание самолета ЛаГГ-3 главные конструкторы В. П. Горбунов, С. А. Лавочкин, М. И. Гудков весной 1941 г. были удостоены Сталинской премии I степени.

⁴¹ Так в документе.

Разработаны деревянные вентиляторы простейшей конструкции для вентиляции газобуежищ и бомбуежищ. Написанная брошюра-инструкция издана в г. Новосибирске и разослана по списку Главного управления МПВО НКВД.

ИС начальника филиала ЦАГИ кандидат технических наук [подпись] Суржин К. Н.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 155. Л. 2–5. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф Суржина К.Н.

№ 18

Сообщение академика С. А. Чаплыгина секретарю

Новосибирского областного комитета ВКП(б) А. В. Семину

[г. Новосибирск]

1 сентября 1942 г.

По решению ГКО № 519с в мае 1942 года должна была войти в строй аэродинамическая лаборатория Новосибирского филиала ЦАГИ. В свое время секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагин обязал начальника 7-го стройтреста НКАП закончить строительство лаборатории к 1 мая. Ни это решение, ни срок, установленный ГКО, трестом выполнен не был. Работы велись недопустимо медленно, и в результате по сей день стройка не закончена. Между тем, если строительство не будет закончено в течение сентября месяца, создается угроза порчи оборудования огромной ценности, которое было привезено сюда из лабораторий ЦАГИ в Стаханове и начато монтажом в строящемся здании лаборатории, не говоря уже о невозможности пуска трубы (сейчас единственной в СССР трубы этого класса) в 1942 году. Для окончания строительства лаборатории к 1 октября с пуском трубы к XXV годовщине Октябрьской революции имеются все возможности. Объем оставшихся работ невелик, и трест, конечно, может закончить строительство лаборатории ЦАГИ без особого напряжения, учитывая весь объем его работы. Трест даже не возражает против того, что окончание стройки никаких трудностей не представляет и на совещании у секретаря обкома ВКП(б) по авиации т. Хромова в начале августа дал заверения в окончании работ к 15 сентября и представил соответствующий график. Реально, однако, в течение августа график не выполняется, работы велись медленно, и сейчас с полной уверенностью можно сказать, что к 15 сентября стройка закончиться не может (еще не началась бетонировка тела трубы); по-видимому, трест находит, что строительство трубы ЦАГИ является не первоочередным [заданием].

Я считаю, что такая точка зрения совершенно неправильна. В настоящее время в СССР имеется лишь одна аэродинамическая труба, пригодная для испытания моделей новых самолетов, – старая труба ЦАГИ в моей московской лаборатории. Все конструкторы вынуждены вести испытания в ней, и она не справляется с возлагающейся на нее нагрузкой. Между тем первоклассная труба, разоруженная⁴² по решению ГКО в ЦАГИ-Стаханово для переброски в Новосибирск, до сих пор не построена и фактически, следовательно, выведена из строя. Я получаю запросы от главных конструкторов заводов Востока (в частности, трех конструкторских бюро Омска), а также от зам. наркома авиапромышленности тов. Яковлева о времени пуска трубы и не могу сообщить им ничего утешительного из-за неуверенности в успешном завершении строительства при существующем отношении треста к этому делу.

Я прошу вас принять следующие меры: потребовать от 7-го стройтреста НКАП окончания работ по строительству аэродинамической лаборатории ЦАГИ не позднее 1 октября с. г., для чего:

⁴² Так в документе.

Увеличить число арматурщиков на стройке на 4 человека к 2.IX-42 г.
Увеличить число плотников на стройке на 15 человек к 3.IX-42 г.
Доставить 35 куб. м деревоплиты к 3.IX-42 г.
Обязать Стаьлконструкцию закончить монтаж металлоконструкций в препараторской к 5.IX-42 г.
Доставить 60 тонн цемента к 5.IX-42 г.
Доставить 75 куб. м половой рейки к 10.IX-42 г.
Доставить 45 куб. м распила для балок к 15.IX-42 г.
Немедленно доставить на стройку битум или его заменители и начать настилку кровельного ковра.

О вашем решении прошу меня уведомить.

Герой Социалистического труда, академик [подпись] Чаплыгин С. А.

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 510. Л. 116–118. Машинопись. Подпись-автограф С. А. Чаплыгина. На документе имеются рукописные пометки: «Строительство трубы задерживается из-за отсутствия материалов, сейчас материалы поступают, в связи с этим 7-й трест увеличил количество рабочих для немедленного окончания строительства. Хромов», «т. Хромову. Все требования реальны. Потребуйте от т. Добкина немедленного выполнить предложения, по выполнению сообщить мне».

№ 19

Справка «О развитии Новосибирского филиала ЦАГИ»

[г. Новосибирск]

26 апреля 1943 г.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Авиационная промышленность Сибири и Дальнего Востока за последнее время получила значительное развитие. Сейчас в этих районах Союза расположены многочисленные крупные заводы: № 153, 39, 84, 125, 126, 166 и др. Опыт последнего времени показал, что регулярная помощь в работе серийных заводов со стороны научно-исследовательских учреждений дает заводам очень много.

При работе серийных заводов постоянно возникают вопросы, требующие решения научно-исследовательских организаций, и при своевременном получении таких решений работа серийных заводов оказывается значительно более успешной.

Кроме непосредственной помощи серийным заводам связанные с ними научно-исследовательские организации играют большую культурную роль: через них заводы кратчайшим путем получают сведения о последних достижениях авиационной науки. Между тем заводы Сибири и Дальнего Востока до последнего времени были в значительной степени оторваны от научно-исследовательских институтов, т. к. последние расположены в Москве и повседневная связь с заводами Сибири для них весьма затруднительна.

Все эти обстоятельства говорят о целесообразности создания научной организации, имеющей своей целью помощь серийным заводам Сибири, Дальнего Востока и Центральной Азии. Осуществление такой помощи силами ЦАГИ представляется мало целесообразным, как по соображениям удаленности от серийных заводов Востока, так и в силу того, что перед ЦАГИ, располагающим уникальным оборудованием для ведения исследовательской работы в области авиации, стоят большие задачи по обслуживанию опытных конструкторских бюро и решению перспективных проблем.

Решением Государственного Комитета Обороны от 19/VIII-41 за № 513с НКАП обязывается создать вторую научно-исследовательскую базу авиации на Востоке.

Начало создания этой базы было положено организацией в Новосибирске филиала ЦАГИ, для которого в настоящее время строится аэродинамическая лаборатория с трубой Т-103 и лабораторией прочности. Учитывая, что Новосибирск является в настоящее время крупным центром авиационной промышленности, а также учитывая его чрезвычайно удачное географическое расположение, естественно ставить вопрос о развертывании упоминавшегося выше научно-исследовательского института для обслуживания серийной промышленности Востока на базе действующего в Новосибирске филиала ЦАГИ.

В развитие указанного выше решения Государственного Комитета Обороны филиал ЦАГИ должен быть преобразован в Сибирский научно-исследовательский институт авиации, имеющий своей основной целью комплексное обслуживание серийной авиационной промышленности Сибири, Дальнего Востока и Центральной Азии.

Преобразование филиала ЦАГИ в самостоятельный научно-исследовательский институт НКАП диктуется, с одной стороны, необходимостью охватить все вопросы обслуживания серийных заводов, включая моторы, изучение материалов и летных исследований, с которыми ЦАГИ как таковой не связан, и, с другой стороны, затруднительностью централизованного управления на большом расстоянии.

Структура института

Сибирский научно-исследовательский институт авиации (в настоящее время филиал ЦАГИ) должен полностью обслуживать все технические запросы серийных заводов. В связи с этим в нем должны иметься следующие подразделения:

Самолетный отдел с аэродинамической лабораторией.

Винтомоторный отдел с лабораторией по аэродинамике и гидравлике винтомоторной группы.

Отдел прочности самолета с лабораторией прочности и лабораторией исследования материалов.

Отдел летных исследований.

Приборный отдел.

Информационный отдел и издательский.

Конструкторское бюро.

Мастерские.

Многие из перечисленных выше подразделений могут быть созданы на основе соответствующих подразделений филиалов ЦАГИ. Однако ряд подразделений должен быть создан заново, с помощью выделения соответствующей группы из состава ЦИАМ, ВИАМ и ЛИИ. Строящееся в настоящее время здание лаборатории филиала ЦАГИ может быть использовано как основ[но]е здание института. Однако в дальнейшем строительство должно быть продолжено, в частности для обеспечения группы летных исследований и винтомоторной группы (летная станция и моторные стенды).

Необходимые организационные мероприятия

Преобразование филиала ЦАГИ в самостоятельный научно-исследовательский институт должно произойти после окончания постройки лабораторий. В связи с этим необходимо:

Срочное окончание строительства первой и второй очереди лабораторий филиала ЦАГИ. Однако уже в настоящее время необходимо ориентироваться на предстоящее преобразование филиала ЦАГИ в самостоятельный институт комплексного профиля, в связи с чем необходимо:

Организация в составе филиала новых групп:

А) группы летных исследований;

Б) моторной группы;

В) группы технологий.

3. Выделение филиала ЦАГИ на самостоятельный баланс с непосредственным подчинением в административном и финансовом отношении 7-му Главному управлению НКАП.

Учитывая все изложенное, просим Вашего согласия на ведение работы в Новосибирском филиале ЦАГИ с ориентацией на преобразование его в перспективе в самостоятельный Сибирский научно-исследовательский институт авиации.

*Начальник 7-го Главного управления НКАП доктор технических наук, профессор
[подпись] С. Н. Шишкин⁴³.*

*Начальник Новосибирского филиала ЦАГИ доктор технических наук, профессор
[подпись] Д. Ю. Панов.*

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 156. Л. 2–8. Машинопись. Подлинник. Подписи-автографы С. Н. Шишкина и Д. Ю. Панова. Имеется рукописная пометка: «Народному комиссару авиационной промышленности».

№ 20

Технический отчет Новосибирского филиала Центрального аэрогидродинамического института им. профессора Н. Е. Жуковского за 1944 г.

[г. Новосибирск]

... января⁴⁴ 1945 г.

Новосибирский филиал ЦАГИ. Начальник филиала С. А. Каплан⁴⁵.

В условиях Отечественной войны, именно в тот период, когда враг приближался к столице, Государственный Комитет Оборона вынес постановление «О создании второй научно-исследовательской базы по авиации на Востоке СССР» (постановление ГКО № 512 с от 19 августа 1941 г.)

В развитие этого постановления нарком авиационной промышленности издал приказ о строительстве аэродинамической лаборатории и установил срок его окончания (приказ наркома авиапромышленности № 88с от 21 августа 1941 г.)

В Новосибирске, на территории, прилегающей к заводу № 153 им. В. П. Чкалова, с конца 1941 г. началось строительство здания аэродинамической лаборатории с помещениями, обеспечивающими его работу. Работой руководила группа работников в ЦАГИ, возглавляемая кандидатом технических наук К. Н. Суржиным⁴⁶ и проф. Мусинянцем и получившая наименование филиала № 2 ЦАГИ.

В тяжелые для всей нашей страны дни октября – ноября 1941 г. в г. Новосибирск в филиал № 2 по решению правительства была эвакуирована значительная часть сотрудников ЦАГИ, временно обосновавшаяся в здании авиатехникума. В январе 1942 г. по указанию заместителя наркомата т. Яковлева А. С. кроме аэродинамической

⁴³ Шишкин Сергей Николаевич (1902–1981) – советский ученый в области прочности воздушных судов, государственный деятель, начальник ЦАГИ (1941–1950), заместитель министра авиационной промышленности СССР (1946–1950).

⁴⁴ Дата не установлена.

⁴⁵ Каплан Савва Абрамович (1907–1980) – заместитель начальника самолетного отдела филиала № 2 ЦАГИ в г. Новосибирске (1941), начальник самолетного отдела (1942), заместитель начальника филиала (1942), и. о. начальника филиала (декабрь 1943 г. – октябрь 1944 г.), начальник филиала (октябрь 1944 г. – август 1946 г.), и. о. начальника СибНИА (август – октябрь 1946 г.).

⁴⁶ Суржин Кирилл Николаевич – советский авиаконструктор. С 1924 по 1970 г. работал в ЦАГИ. Начальник бюро прочности, с конца 1930-х гг. заместитель начальника ЦАГИ по производству. В 1944–1946 гг. – одновременно начальник лаборатории № 7.

лаборатории начато строительство лаборатории прочности, включающей статико-динамический зал с бытовками. Таким образом, были запроектированы две очереди строительства, в сумме дающие комплекс лабораторий, соответствующих структуре ЦАГИ, который после его осуществления будет являться основным звеном в развитии «второй научно-исследовательской базы по авиации на востоке СССР».

Подводя итоги работы Новосибирского филиала ЦАГИ за 1944 г. и выдавая первый технический отчет о работе филиала, уместно кратко коснуться истории филиала за три года (август 1941 г. – сентябрь 1944 г.).

Весь этот период может быть четко разделен на три этапа.

Первый этап жизни филиала охватывает период от постановления ГКО до ноября 1943 г., в течение которого произошла эвакуация в Новосибирск и реэвакуация большинства сотрудников филиала № 2 в связи с восстановлением лабораторий ЦАГИ-Стаханово.

Только к ноябрю 1943 г. состав сотрудников филиала стабилизировался. В это же время производилась стройка аэродинамической лаборатории (1-я очередь), и в октябре 1943 г. начался переезд сотрудников филиала в свое здание, причем переезд растянулся на 5 месяцев, так как приходилось переезжать в недостроенное здание по мере его готовности, в здание, где рядом с основными сотрудниками филиала заканчивали свою работу строители. Этот период также характерен участием в жизни филиала одного из основателей ЦАГИ, старейшего ученика Н. Е. Жуковского – академика С. А. Чаплыгина, проведшего последние дни своей жизни в эвакуации вместе с филиалом ЦАГИ. В частности, его авторитету, его живейшему участию во всех вопросах жизни филиала и стройки лаборатории филиала ЦАГИ обязан тем, что уже к концу 1943 г. сотрудники филиала ЦАГИ смогли переехать в свое здание, против главного входа в которое находится могила этого великого ученого и гражданина.

Второй этап охватывает период с ноября 1943 г. по октябрь 1944 г. За этот период осваивалось новое помещение. Приходилось после двух с лишним лет жизни филиала начинать все сначала. Хозяйство было в тяжелом состоянии. Каждое из звеньев, которые в целом создают организм, требовало серьезнейшего внимания и коренной перестройки: от психологии временного жильца, снимающего угол, нужно было перейти к психологии человека, въехавшего в собственную квартиру.

17 и 23 февраля был произведен первый пуск аэродинамической трубы по проектной скорости. И с этого момента, несмотря на ряд недоделок, начинается наладка лаборатории, сколачивание ее коллектива. Работающая труба, наличие собственного здания и вытекающие отсюда заботы и перспективы благотворно сказались на внутренней обстановке филиала, однако это был только первый шаг. К этому же времени относится период, занявший последние полгода, когда вопрос о дальнейших перспективах филиала не получил еще окончательного разрешения, что, естественно, создавало дополнительные трудности. Такое положение усугублялось также рядом чисто хозяйственных затруднений, которые коллективу филиала приходилось решать с большой затратой сил и энергии. Все же в течение этого последнего полугодия коллектив филиала успешно справился с основными вопросами внутренней организации. Были закончены все наладочные работы по аэродинамической лаборатории, и лаборатория приступила, помимо ряда методических работ, к выполнению первых промышленных заданий. Начали нормально работать производственные цеха филиала: слесарно-механический, модельно-столярный, отделы главного электрика и главного механика. Одновременно продолжалась работа по выполнению утвержденного на второе полугодие основного плана научно-исследовательских работ. Хозяйственная деятельность филиала также постепенно приходила в нормальное состояние. Третий этап – этап прочного становления и развития филиала – начался с октября 1944 г. после появления приказа наркома авиапромышленности № 563с от 14 сентября. Этим приказом филиалу дается четкая программа его дальнейшего существования и развития. Таким образом, филиал

ЦАГИ подводит итоги работы за 1944 г. в условиях полного завершения внутренней организации филиала и четких перспектив на 1945 год.

Структура Новосибирского филиала ЦАГИ

Новосибирский филиал ЦАГИ работает по основному плану научно-исследовательских работ ЦАГИ и имеет в своем составе следующие подразделения:

Научно-исследовательская часть

Лаборатория № 1 (самолетная) – решает вопросы аэродинамики самолета, его маневренности и устойчивости, компоновки крыла и самолета в целом, а также вопросы больших скоростей и пограничного слоя. Начальник лаборатории – ст[арший] инженер Табачников В. Г., начальник отдела № 1 (аэродинамики самолета) – канд[идат] технических наук Коровин Е. П., начальник отдела № 2 (аэродинамики крыла) – ст[арший] инженер Николаев В. П., начальник отдела № 3 (физической аэродинамики) – канд[идат] физ[ико]-мат[ематических] наук Солодкин Е. Е.

Лаборатория № 2 (винтовая) – решает вопросы аэродинамики винта, компоновки систем охлаждения воды и масла, капотирования моторов воздушного охлаждения. Начальник лаборатории № 2 и нач[альник] отдела № 1 (охлаждающих устройств) – старший инженер Лыткин С. Г., нач[альник] отдела № 2 (аэродинамики винтов) – ст[арший] инж[енер] Дружинин А. С.

Лаборатория № 3 (прочности самолета) – решает вопросы, связанные со статической и динамической прочностью частей самолета, разрабатывает методику испытаний на прочность и выполняет работы по заданиям промышленности. Начальник лаборатории № 3 – ст[арший] инженер Носов С. А., нач[альник] отдела № 1 (статической прочности) – ст[арший] инженер Полоцкий А. Г., начальник отдела № 2 (динамической прочности) – ст[арший] инженер Серебрянский Н. П., начальник отдела № 3 (технологического) – ст[арший] инженер Строгин В. С.

Лаборатория № 4 (аэродинамическая) – располагает аэродинамической трубой Т-203 (типа Т-103 Стаханово) и выполняет все аэродинамические исследования как по научно-исследовательской тематике филиала, так и по заданиям промышленности. Начальник лаборатории № 4 – ст[арший] инженер Трубчиков Б. Я., начальник отдела № 1 (экспериментальный) – инженер Сувернев В. Г., начальник отдела № 2 (подготовки эксперимента) – инженер Чернов К. И.

Лаборатория № 5 (приборно-конструкторская) – решает вопросы, связанные с созданием нового и совершенствованием существующего экспериментального оборудования для всех лабораторий филиала, проектирует экспериментальные объекты, а также проводит тарировку и наладку всех приборов, находящихся в распоряжении филиала. Начальник лаборатории № 5 и начальник отдела № 1 (конструкторского) – ст[арший] инженер Овчинников В. Н., начальник отдела № 2 (приборного) – ст[арший] инженер Пришлецов Б. Н.

Информационный отдел – обеспечивает всю необходимую научно-техническую информацию как собственным фондом технической литературы, так и с помощью связи со всеми библиотеками города и состоит из научно-технической библиотеки (около 7000 томов), переводческой и оформительской группы и фотолаборатории. И. о. начальника отдела – инженер Энгель Н. В.

Производственная часть

Слесарно-механические мастерские – располагая минимальным станочным оборудованием, обеспечивают выполнение всех необходимых работ по производству оборудования, приборов и приспособлений для эксперимента во всех лабораториях, а также объектов испытаний. Начальник мастерских – кандидат технических наук Пескарев Н. А.

Модельно-столярные мастерские – изготавливают необходимые филиалу для выполнения основного плана научно-исследовательских работ объекты исследования (модели самолетов, крыльев), одновременно производя необходимую для оборудования здания филиала мебель. Начальник мастерских – Сколов Н. А.

Отдел главного электрика – обеспечивает эксплуатацию машинного зала, трубы, обслуживание всего станочного парка мастерских и всю необходимую текущую работу. Начальник отдела главного электрика – инженер Журавлев К. М.

Отдел главного механика – проводит работу по эксплуатации здания филиала, ремонту оборудования и по обеспечению всех работ, встречающихся в хозяйстве филиала. Начальник отдела главного механика – инженер Соколов В. В.

Кроме производственных подразделений филиал ЦАГИ располагает всеми необходимыми для нормальной работы обслуживающими подразделениями.

Итоги и очередные задачи филиала

Настоящий технический отчет является первым за время существования филиала ЦАГИ в Новосибирске. Из не вошедших в отчет работ следует упомянуть несколько заданий промышленности, выполненных как аэродинамиками: исследование моделей 410 для завода № 4477, модели 501 – для завода [№] 456, так и прочнистами (испытания самолета Ли-2 на заводе № 84, частотные испытания ЛЛ-143⁴⁷ на заводе № 477).

Работники филиала ЦАГИ прочли также ряд докладов в воинских частях, на заводах и на конференции молодых ученых Новосибирска. Все доклады были отмечены грамотами и премиями.

Каковы задачи филиала на 1945 г.?

Выполнение плана научно-исследовательских работ на высоком научно-техническом уровне. Техническая помощь авиационной промышленности Новосибирска и Востока СССР, внедрение на заводах новых достижений авиационной науки и культуры. Привлечение новых кадров научных работников и передача им научной культуры и научных традиций Большого ЦАГИ.

Итоги 1944 г., реализация приказа наркома авиационной промышленности о развитии филиала ЦАГИ создают уверенность, что коллектив Новосибирского филиала ЦАГИ с поставленными задачами справится. [...] ⁴⁸.

[Без подписи.]

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 9. Д. 355. Л. 4–11. Машинопись. Копия.

⁴⁷ ЛЛ-143.

⁴⁸ Пропущена информация о технических расчетах исследований ЦАГИ.

РАЗДЕЛ II. ПРОИЗВОДСТВО

Организация производства самолетов на заводе № 153 им. В. П. Чкалова

№ 21

Докладная записка секретаря Новосибирского обкома ВКП(б)
Г. Н. Пуговкина⁴⁹ членам Политбюро ЦК ВКП(б) А. А. Андрееву⁵⁰
и Г. М. Маленкову⁵¹ «О состоянии завода № 153 им. Чкалова»

[г. Новосибирск]

13 марта 1940 г.

Строящийся в гор[оде] Новосибирске на протяжении ряда лет завод № 153 им. Чкалова рассчитан на производство боевых самолетов двух типов: истребителей и скоростных бомбардировщиков. Согласно установленной очередности, первым вступает в строй производство истребителей. В настоящее время завод выполняет правительственное задание по выпуску модифицированной машины типа И-16, причем количественное задание последовательно увеличивается по мере наращивания производственных мощностей завода. Выполнение программы заводом систематически срывается по причине плохой организации труда, недостаточной укомплектованности квалифицированными кадрами рабочих и ИТР, плохого состояния чертежного хозяйства и т. д. Многие недостатки могут и должны быть устранены на месте своими силами, по ряду же вопросов необходимо вмешательство ЦК ВКП(б) и СНК СССР. Для нормальной работы завода прежде всего необходимо срочно разрешить вопрос с оснасткой цехов. Завод закончил строительство главного корпуса площадью в 36 тыс. кв. м, предназначенного для производства истребителей, но для набора проектной мощности необходимо во втором квартале 1940 года получить от Наркомата

⁴⁹ Пуговкин Геннадий Никитич (1903–1966) – советский партийный и государственный деятель. Член ВКП(б) с 1925 г. В 1925–1928 гг. – следователь, заместитель нотариуса в нотариальной конторе (Москва). В 1928–1930 гг. – заместитель Московского губернского и городского нотариуса. В 1930–1931 гг. – начальник административно-финансового управления треста «Волго-Каспий-лес» (Москва). В 1931 г. слушатель Коммунистического университета им. Свердлова. В 1931–1932 гг. – заведующий культпропотделом Озерского райкома ВКП(б) (Московская обл.). В 1932–1933 гг. – секретарь Озерского райкома ВКП(б), в 1933–1935 гг. – зав. отделом кадров Московского облоно. 10.1935–03.1938 – слушатель ИКП (Москва). 03.1938–03.1939 – ответственный организатор ОРПО ЦК ВКП(б). 1939 г. – зав. отделом партийных кадров и зам. начальника управления кадров ЦК ВКП(б). С декабря 1939 г. по май 1941 г. – и. о. 1-го секретаря (с 18.04.1940 – 1-й секретарь) Новосибирского обкома и горкома ВКП(б). 07.1941–1948 – начальник Управления военных трибуналов на транспорте НКЮ СССР и зам. наркома юстиции СССР (Москва). 09.1953–1956 – начальник Военно-юридической академии (Москва). 1956 – начальник военно-юридического факультета Военно-политической академии им. Ленина; генерал-майор юстиции (1944). С 09.1960 на пенсии.

⁵⁰ Андреев Андрей Андреевич (1895–1971) – советский партийный и государственный деятель. Член Коммунистической партии с 1914 года. В 1915–1917 гг. – член Петроградского комитета РСДРП(б), делегат 2-го Всероссийского съезда советов. В 1917–1919 гг. вел партийную и профсоюзную работу на Урале и на Украине. В 1920–1922 гг. – секретарь ВЦСПС. В 1922–1927 гг. – председатель ЦК Союза железнодорожников. На IX съезде РКП(б) (1920) избран членом ЦК РКП(б), с XI съезда РКП(б) (1922) неизменно входит в состав ЦК партии. В 1924–1925 гг. – секретарь ЦК ВКП(б). С 1926 по 1930 г. – кандидат, с 1932 по 1952 г. – член Политбюро ЦК ВКП(б). В 1927–1930 гг. – секретарь Северо-Кавказского крайкома ВКП(б). С 1931 по 1935 г. – нарком путей сообщения СССР. С 1935 по 1946 г. – секретарь ЦК ВКП(б). С 1938 по 1945 г. – председатель Совета Союза Верховного Совета СССР. С 1939 по 1952 г. – председатель Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б). С 1943 по 1946 г. – нарком земледелия СССР. В период Великой Отечественной войны занимался также вопросами военных перевозок и работой железнодорожного транспорта. В 1946–1953 гг. – заместитель председателя Совета министров СССР. Член Президиума Верховного Совета СССР (с 1953 г.). Председатель Общества советско-китайской дружбы (с 1957 г.).

⁵¹ Маленков Георгий Максимилианович (1902–1988) – советский государственный и партийный деятель, председатель Совета министров СССР (1953–1955). В годы ВОВ являлся куратором Народного комиссариата авиационной промышленности.

авиационной промышленности 280 станков. Формируется строительство 1-го корпуса площадью в 65 тыс. кв. м, где будут производиться двухмоторные машины. Для этого корпуса потребуется до 1500 станков, монтаж которых можно начать в третьем квартале текущего года. Таким образом, в 1940 году потребуется 700–800 шт. станков различного типа. Осваивать проектную мощность завод сможет только при условии помощи квалифицированными кадрами со стороны других однотипных заводов. Однако приказом наркома авиационной промышленности завод им. Чкалова отнесен ко второй категории, что значительно снижает ставки ИТР по сравнению со ставками других однотипных заводов. Естественно, что такая разница в ставках препятствует притоку в Новосибирск работников с большим опытом и знаниями. Необходимо, чтобы один из крупнейших в Союзе – авиационный завод им. Чкалова был поставлен в равные условия с другими однотипными заводами Союза, т. е. отнесен к первой категории. Не менее важным для привлечения и закрепления кадров является вопрос о выплате за выслугу лет. На большинство заводов Наркомата авиапромышленности распространяется соответствующее решение СНК, необходимо распространить его и на завод им. Чкалова.

Несмотря на то, что завод находится в процесс строительства, производство самолетов занимает уже сейчас значительный удельный вес. Так, в 1939 году выпуск машин был увеличен в 2,6 раза против 1938 года, а в 1940 году программа заводу увеличена в 2 раза по сравнению с 1939 г. В 1941 г. завод, очевидно, примет по выпуску продукции 75–80 проц. проектной мощности. При этих условиях совершенно необходимо распространить постановление СНК СССР «Об особо режимных заводах» на завод им. Чкалова, так как при существующем порядке приема рабочей силы завод систематически засоряется чуждыми людьми, не подходящими для работы на оборонном предприятии. Предыдущая проверка и чистка приводит к текучести и разглашению государственной тайны. Это положение усугубляется наличием в Новосибирской области крупных очагов бывших кулацких гнезд (Колывань, Нарым и проч.).

Решение вопроса со снабжением завода специальными сталями нельзя признать удачным. Завод, расположенный в гор[оде] Новосибирске, основную массу сталей получает с заводов, расположенных на юге европейской части СССР (Днепропетровск и друг[ие]). Совершенно очевидно, что отдаленность поставщиков на 4–4,5 тысячи километров создает большие затруднения и препятствует нормальной работе завода. В 438 м от Новосибирска расположен металлургический завод имени Сталина, могущий при сравнительно небольшом дооборудовании успешно справиться с выпуском специальных сталей для авиазавода. Этот вопрос может быть решен только союзным правительством. Завод им. Чкалова выпускает ту же машину, что и завод № 21 в г. Горьком. В свое время завод № 21 оказал большую помощь заводу им. Чкалова в деле освоения самолета I-16 (I-16?). В настоящее время связь этих двух заводов создает лишь трудности: ведущий завод № 21 находится на расстоянии около 4000 км. Уточнение чертежей, изменение конструкции, план опытных работ попадают на завод им. Чкалова с большим опозданием, достигающим нередко несколько месяцев. Нарком авиапромышленности, со своей стороны, не всегда содействует нормальной увязке работ двух заводов. Так, например, завод № 21 еще в начале 1939 г. занялся освоением И-16 типа 24. Завод им. Чкалова только в октябре 1939 г. получил устное распоряжение наркома переключить завод на освоение машины № 24. Для нормальной работы завода сейчас своевременно будет поставить вопрос о его конструкторской самостоятельности, для чего необходимо:

А) дать заводу главного конструктора, способного самостоятельно вести работу по дальнейшему улучшению летных качеств I-16 (I-16?);

Б) в связи с тем, что И-16 в дальнейшем не сможет дать серьезного улучшения летных данных, следует дать заводу на второе полугодие 1940 г. новую машину для

освоения, с тем чтобы работа по дальнейшему улучшению летных данных этой машины проводилась заводом им. Чкалова. Завод им. Чкалова удален от города на 6 км, ему необходимо иметь базу хлебопечения на месте. На территории завода имеется очень старый деревянный хлебозавод, расположенный в 30–40 метрах от заводских складов авиалеса. Таким образом, пришедший в ветхость хлебозавод требует слома еще и потому, что он представляет прямую угрозу авиазаводу в пожарном отношении. По генеральной смете постройка хлебозавода не предусмотрена. Необходимо соответствующее решение Экономсовета.

Благоприятное разрешение всех перечисленных вопросов обеспечит заводу освоение проектных мощностей в возможно короткий срок и создаст условия для хорошей работы в дальнейшем. На заводе № 153 им. Чкалова не все благополучно с руководством завода. В начале марта этого года арестована группа работников во главе с нач[альником] отдела снабжения Кацем, занимавшаяся хищением материалов, очковтирательством и подлогами. Директором завода № 153 им. Чкалова работает с 1938 года т. Митянишев А. И., рождения 1905 года, член ВКП(б), по специальности инженер по самолетостроению. Он дискредитирует себя групповыми пьянками с подчиненными завода. На проходившем выборном партсобрании Митянишев не был избран в состав партбюро завода. Главным конструктором завода № 153 им. Чкалова работает с 1937 года Сильванский, рождения 1906 года, беспартийный, по специальности инженер-механик. По отзывам знающих его работников не имеет достаточной подготовки для руководства работой опытно-конструкторского бюро завода. К тому же между директором завода и главным конструктором нет деловой согласованности в работе (прилагаю записку директора завода т. Митянишева о работе главного конструктора Сильванского)⁵².

Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) [подпись] Г. Пуговкин.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 89. Л. 120–124. Машинопись. Копия. Подпись-автограф Г. Н. Пуговкина.

№ 22

Письмо секретаря Новосибирского обкома ВКП(б) Г. Н. Пуговкина в ЦК ВКП(б) И. В. Сталину «О работе авиазавода № 153 имени Чкалова в Новосибирске»

[г. Новосибирск]

31 октября 1940 г.

Авиазавод № 153 им. Чкалова в гор[оде] Новосибирске строится с 1934 года и рассчитан на выпуск 1500 штук в год самолетов-истребителей и 1200 штук бомбардировщиков. В строительство завода вложено 160 млн рублей. В настоящее время находятся в эксплуатации здания и сооружения корпуса истребительной авиации площадью 35 тыс. кв. метров. В 1940 году по заданию правительства действующей частью завода должно быть выпущено 525 самолетов-истребителей типа И-16, из которых часть идет на вооружение РККА, а часть – комбинату 600. К первому ноября 1940 года это задание завод выполнял на 79 проц., выпустив 415 самолетов. Для выполнения программы 1940 года и подготовки к выполнению увеличенной программы по производству самолетов-истребителей в 1941 году необходимо, чтобы Наркомат авиапромышленности заводу выделил и отгрузил оборудование для инструментального цеха, электропровод, 1500 баллонов кислорода, удовлетворив просьбу директора завода об увеличении автотранспорта, обеспечив завод колесами, шасси, приборами и друг[ими]

⁵² См. документ № 15.

детальями. По истребительной авиации завод должен в 1941 г. освоить проектную мощность, т. е. выпускать 1500 истребителей в год. Корпуса завода для производства истребителей на полную мощность построены, введены в эксплуатацию, но недооборудованы: станками, электропроводами, термической печью и санитарно-техническими приспособлениями. Отсутствие оборудования и материалов, необходимых для нормальной организации производства, лишает возможности пустить в эксплуатацию цеха, вспомогательные сооружения и культурно-бытовые учреждения завода, в строительство которых вложено более 40 млн рублей. На заводе построены здания, имеющие высокую техническую готовность: кузница – на 93 проц., ремонтно-инструментальный корпус – на 76 проц., центральная котельная – на 90 проц., компрессорная – на 90 проц. И [есть] целый ряд других объектов, которые не могут быть сданы в эксплуатацию вследствие необеспеченности фондами оборудования и технических материалов, стоимостью всего около 250 тыс. рублей. Так, например, в случае выделения заводу легкокабельной⁵³ продукции на 50 тыс. рублей, может быть сдано в эксплуатацию зданий и сооружений на 15 млн рублей. По корпусу бомбардировочной авиации размером 65 тыс. кв. метров: готова в строительной части первая очередь в 29 тыс. кв. метров. Для завершения этого корпуса необходимы фонды: электропровода-шнура – 125 километров, оконно-рамного железа – 218 тонн, стекла – 24 тыс. кв. метров, металлоконструкций – 900 т, калориферов – 1200 штук и увеличение автотранспорта. Наличие в Новосибирской области строительных материалов: лес, кирпич, цемент, металл и друг[их] – позволяет закончить строительство корпуса бомбардировочной авиации в первой половине 1941 года. Между тем Наркомат авиапромышленности не включил в титульный список 1941 года ряд крайне важных объектов (технологические лаборатории, ремонтно-механический цех, жилой фонд на 50 тыс. кв. метров, ангар), без которых невозможна нормальная работа завода. На заводе нет ясности в отношении типа машины-бомбардировщика. Корпуса зданий строятся для производства цельнометаллических машин типа скоростных или пикирующих бомбардировщиков. Наркомат авиапромышленности до сих пор не разрешил этого вопроса. При существующем положении на заводе, имеющем 7500 чел. рабочих и служащих, насчитывается всего 7 чел. инженеров, кончивших авиационные институты, что явно ненормально. На завод необходимо командировать инженерно-технических работников: 40–50 чел. для корпуса истребительной авиации и 100–120 чел. для корпуса бомбардировочной авиации. Обком ВКП(б) в 1940 году неоднократно обращался в Наркомат авиапромышленности и в ЦК ВКП(б) по указанным вопросам. Несмотря на указания ЦК ВКП(б), Наркомат авиапромышленности до сих пор не разрешил неотложных производственных вопросов завода № 153. Из ответственных работников Наркомата авиапромышленности с 1934 года на заводе № 153 никто не был. Новосибирский обком ВКП(б) просит Вас, Иосиф Виссарионович, обязать Наркомат авиапромышленности оказать необходимую помощь заводу № 153 в организации нормальной работы по выпуску самолетов-истребителей и самолетов-бомбардировщиков.

Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) [подпись] Г. Пуговкин.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 89. Л. 125–128. Машинопись. Копия. Подпись-факсимиле Г. Н. Пуговкина. Впервые опубликовано: Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны : Сб. док. Новосибирск, 2005. С. 50–51.

⁵³ Так в документе.

№ 23

Письмо секретаря Новосибирского обкома ВКП(б) Г. Н. Пуговкина в ЦК ВКП(б) И. В. Сталину «О состоянии строительства авиамоторного завода № 335 в Новосибирске»

[г. Новосибирск

14 ноября 1940 г.

Строительство завода № 335 Наркомата авиапромышленности начато в ноябре месяце 1939 года. Полная сметная стоимость строительства завода – 350 млн рублей. Пуск первой очереди завода предусмотрен в 4-м квартале 1941 года, полный пуск в эксплуатацию – в 4-м квартале 1942 года. Строительство завода производил трест № 31 Наркомстроя, который с ноября месяца 1939 года по ноябрь месяц 1940 года выполнил работ на сумму 3980 тыс. рублей, построив 8 брусчатых 8-квартирных жилых домов, 6 бараков, столовую, школу, столярную мастерскую, кузницу, слесарную мастерскую, подъездную железнодорожную ветку и шоссейную дорогу. Приступил к закладке фундамента под механический цех. Все построенные объекты нельзя считать полностью законченными ввиду ряда недоделок. Наркомстрой и наркоматнеобеспечили выполнение решения Комитета Обороны при СНК СССР от 11/VI-1939 года и своего собственного приказа № 113Н/142 от июля месяца 1940 года, не создали производственно-технической базы тресту № 31 для освоения программы 1940 г. Трест № 31 Наркомстроя не использовал подготовительного периода и имеющихся возможностей, не создал подсобных предприятий (бетонорастворного завода, завода металлоконструкций, столярные и механические мастерские и др.), не обеспечил стройки строймеханизмами и оборудованием, не подготовил жилье для рабочих и инженерно-технических работников и в результате сорвал выполнение государственного плана строительства завода № 335. Новосибирский обком ВКП(б) оказал помощь строительству в местных строительных материалах, в наборе рабочей силы, выделил для укрепления парторганизаций на административно-техническую и производственную работу ряд работников-коммунистов. Но без активного участия Наркомата авиапромышленности и Наркомстроя эта помощь не дала необходимых результатов в ускорении строительства. Ввиду того, что трест 31(?) не обеспечил строительства завода № 335, постановлением СНК СССР от 9/X-1940 года строительство завода № 335 передано вновь организованному тресту № 7 Наркомата авиапромышленности. Для обеспечения нормального хода строительства завода № 335 в 1940–1941 гг. Новосибирский обком ВКП(б) просит Вас дать указание Экономическому совету СНК СССР и Наркомату авиапромышленности о выделении для строительства завода № 335 строительных машин и механизмов, оборудования, транспортных средств и фонды на стройматериалы, согласно приложению.

Приложение: справка о необходимых материалах, механизмах и оборудовании для строительства завода № 335.

Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) [подпись] Г. Пуговкин.

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 89. Л. 129, 131. Подлинник. Подпись-автограф Г. Н. Пуговкина.

Впервые опубликовано: Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны : Сб. док. Новосибирск, 2005. С. 51–52.

№ 24

Из протокола заседания бюро Новосибирского обкома ВКП(б)

«О мерах по повышению решения ГКО от 23 декабря 1941 г.

№ 1049 заводом № 153»

[г. Новосибирск]

7 февраля 1941 г.

[...]

Милов: На заводе была создана комиссия, которая обстоятельно готовила организационно-технические мероприятия по переходу с машины ЛаГГ на машину Як. Партком на заседании с участием начальников цехов, секретарей парторганизаций заслушал доклады и разобрался в мероприятиях и вынес необходимое решение для цеховых партийных организаций по хозяйственной линии. На этом заседании была полная ясность о переходе с машины ЛаГГ на машину Як: убрать задел, быстро перепланировать цеха на новую технологию, расставить людей быстрыми темпами освоить и выпускать машину Як. Оказывается, эта точка зрения была ошибочной, до сего времени по линии комитета завода не имеется ясности в отношении ЛаГГа. Тов. Романов упустил серьезный, принципиальный вопрос. Сейчас в цехах завода полная неразбериха, стоят незаконченные ЛаГГи и стоят ящики с деталями. Надо отметить, что Наркомат авиационной промышленности исключительно халатно, безобразно относится к вопросу выпуска машины Як. Практически получается такая картина: мы не можем развернуться по Яку, потому что не дают комнату для ЛаГГа. Этот серьезный вопрос должен иметь отражение в решении обкома партии. Надо потребовать от парткома, чтобы немедленно дал указание, что делать с ЛаГГом. Несмотря на большую работу, проделанную на заводе в смысле отработки технологии, наведения порядка в конвейерной системе, подготовке кадров и т. д., по линии руководства завода допущены большие промахи, тормозящие работу завода. Первое: затянули с оснасткой. Второе: нераспорядительность в отношении использования простойщиков. Тов. Романов упустил этот очень важный вопрос. В цехах [№] 60, 43, 9, 50, 7 и ряде других люди простаивают, используются очень плохо, несмотря на то, что партком не раз требовал от дирекции поворота в части распределения людей на других работах. Имеются случаи, когда рабочие после зарплаты остаются в долгу. Администрация в этой части достаточных мер не принимает. Мне кажется, что Наркомат авиационной промышленности наш завод считает в числе прочих заводов, относится так же, как до войны. Нет никакой помощи со стороны наркомата в обеспечении готовыми изделиями, обеспечении материалами. Сплошные обещания, [много] отписок. Считаю, что надо отметить в решении оповещение наркомата в отношении нашего завода. У нас фактически такое положение: по сборочному, заготовительному цеху машину выпустить можем, по крылу, из-за отсутствия клея, – не можем, по механическим деталям, по деревозаготовительному цеху – можем. Сейчас вопрос снабжения готовыми изделиями, снабжения материалами и ясности в отношении задела должен быть решен немедленно. Обком партии должен принять решительные меры, чтобы помочь нашему заводу.

Кулагин: Мнение парткома о заделе. Задел надо убрать, найти помещение и законсервировать. Обращались к вам, вы помогли в отношении помещения. На заводе, поскольку нет указания из наркомата, руководство завода не решается этого делать.

Кулагин (обращаясь к т. Романову): Почему не убираете ЛаГГ?

Романов: Они не окрашены. При перемене температуры его разорвет. Кто будет отвечать? Мы говорили с наркоматом. Помещение есть, разрешите убрать. Никто не дает никаких указаний.

Кулагин: Выход какой?

Романов: Пусть разрешат убрать в имеющееся помещение.

Вопрос: Можно ли сохранить детали?

Романов: Сохранить можно. На заводе на 10 млн лежит дельта-древесины, занимает помещение. Просим разрешение отгрузить, тоже никаких указаний не дают.

Милов: После указаний обкома партии на слабость в отношении партийно-массовой работы партком провел ряд мероприятий по улучшению агитмассовой работы, по росту партии, регулярно проводятся семинары с секретарями цеховых партийных организаций. Это хорошее мероприятие. По росту парторганизации такая картина: за 11 месяцев 1941 г. (с 1 января по 30 ноября) принято в члены партии 62 чел., из них 4 рабочих. После обсуждения на горкоме партии и указаний обкома партии за два месяца принято 99 чел., из них 14 рабочих. Крепко ставим вопрос в отношении авангардной роли коммунистов. В декабре месяце не было ни 1⁵⁴ коммуниста, не выполняющего нормы, из 320 работающих у станка. Проводим собрания мастеров, начальников цехов по вопросу указа от 26 декабря 1941 г. и 26 июня 1940 г. с приглашением работников прокуратуры, затем выступают рабочие и разбирают конкретные примеры из жизни завода. Комсомольцы завода взяли обязательство к 24-й годовщине Красной армии выполнить сверх плана 3 самолета. Комсомольская организация крепко взялась за эту работу. Партийной организацией завода сделано не особенно много, но сейчас берется еще больше, и больше крен на политмассовую работу. Вопрос быта. Вчера на парткоме мы проверяли выполнение решения обкома партии и приказа зам. наркома, отметили ряд недостатков, ряд людей наказали, заставили завком вплотную заниматься вопросами быта. Вот какие мероприятия проводит партком. Я считаю, если в самое ближайшее время разрешим вопрос с готовыми изделиями, при помощи обкома партии и зам. наркома т. Яковлева завод не только выполнит, но и перевыполнит задание Государственного Комитета Обороны.

Воронин: Наши площади меньше тех площадей, которые имеются на этом заводе. У нас не было возможности сделать такой конвейер, который сделан на этом заводе. Эта машина, Як-2, уже фактически освоена. Здесь совершенно правильно подчеркивали, что на заводе имеется много молодняка. За этим молодняком нужно следить, нужно будет с ними работать, но для этого требуется непродолжительный отрезок времени. Я знаю из практики завода № 301, что у нас было принято много молодняка и в течение 2-3 месяцев их обучили работе. Сейчас из штаба округа пришли военные механики. Это будет большая польза заводу в том отношении, что, еще когда машина будет находиться в строевых частях, уже эти механики будут фактически подготовлены хорошо и ознакомлены с материальной частью самолета. Что мешает работе завода на сегодняшний день? Я боюсь говорить о времени упущения в отношении клея, в частности. Это, вероятно, до некоторой части явилось таким успокоительным моментом. Получилось, что клей перешел в трубу. Нужно было клей делать по рецептуре, но клей не изготовлялся по рецептуре...

Кулагин: Потому что сырья нет.

[Воронин]: Я согласен с этим. Но мы послали хороших специалистов, и они обещали улучшить качество клея. Но время идет.

Кулагин: Почему вы в течение месяца не засели за это дело, не предъявили требований?

[Воронин]: Требования я предъявлял.

Кулагин: Прямо нужно было предъявлять требования: дайте мне... Вы не хотите работать над этим делом.

[Воронин]: Я сейчас скажу. Для того чтобы вести над этим работу, нужно вести исследовательскую работу, а для этого необходимо было бы иметь у себя запасы клея, а он прямо идет из-под рук. Вот сейчас имеется 5 тонн. Если бы имели хотя бы какие-нибудь запасы, тогда можно было бы вести исследовательскую работу. Вся беда

⁵⁴ Так в документе.

заключается в том, что мы не имеем запасов клея. С моторами мы ничего поделывать не можем. Всё, что можно было принять, принято, с ваннами, с радиаторами, – всё это задерживает завод. Мы договоримся, мы снимаем винты и облетываем машины. Принят ряд мер по тем изделиям, которые мы раньше получали. Мы их делаем у себя, кроме крана... Что еще нужно сделать? Помимо, что нужно подготовить кадры, нужно будет разбирать и устанавливать механизмы. Паковку у себя завод не может сделать. Раньше делали на харьковском заводе, потом передали сталинградскому заводу.

Кулагин: Нужно использовать опыт 69-го завода – литье под давлением.

[Воронин]: Литье под давлением на сегодняшний день слабо освоено.

Кулагин: Вы перенесли опыт 69-го завода?

[Воронин]: Я честно скажу, что вопросом по литью под давлением я не занимался.

Кулагин (обращаясь к т. Романову): Что сделано, т. Романов, в смысле использования опыта завода [№] 69?

Романов: Мы опыт 69-го завода переносим. Нужно будет пересмотреть ряд деталей, которые нужно будет изготовить у нас на заводе.

О бытовых условиях. Директор совхоза требует оформления. Тов. Гришин обещал решением облисполкома это провести. Я к чему это говорю? Потому что все-таки некоторое расхождение у этого директора совхоза получается, потому что ни при совхозтресте, ни при заводе [№] 153. Тогда, когда совхоз передадут, нам придется сделать перепланировку своего подсобного хозяйства, которое имеется при заводе. Нужно будет принять решение: или его слить и сделать отделением этого совхоза, и в итоге придется пересмотреть план засева посевных культур. Теперь в отношении столовых. Столовая на сегодняшний день является большим тормозом. Мы выдали пропуска. У одного человека оказывается по 6-7 пропусков. Если он из 20-й столовой пришел, у него отбирают пропуск, он идет в другую столовую, у него отобрали пропуск – он идет в третью столовую. А получается это потому, что ряд товарищей ходит домой обедать, а он получает пропуск на себя и передает другому рабочему. Поэтому у него получается несколько пропусков. Эта система выдачи пропусков ничего не дает: один пообедает в столовой 2-3 раза, а другой ни разу не пообедает, потому что он подождет в очереди, не дожидается, плюнет, извините за выражение, и уходит в цех без обеда. Мы сейчас составляем новые пропуска, выдадим новые пропуска, прикрепим к определенной столовой и будет выдавать пропуска в строгом соответствии с графиком с количеством посадочных мест. Сколько мест – столько и пропусков. В середине марта месяца войдет в эксплуатацию фабрика-кухня. В отношении передачи столовых заводу. Тут просьба будет помочь нам, дать нам район для заготовок, потому что совхоз, который нам передадут полностью, не покрывает потребность в дец[ентрализованных] заготовках и то, что мы получаем от государства, – это, конечно, также не удовлетворит наши столовые. И поэтому просьба помочь. Тов. Гришин обещал помочь. То же самое с посудой, просим нам помочь. У нас такое положение, что за побитую посуду списывают стоимость – и всё, а вот если бы высчитывали стоимость тарелки, скажем, в двойном размере, тогда бы более бережно относились к посуде. По посуде на сегодняшний день также имеется большое зло, пропускная способность столовой задерживается из-за отсутствия тарелок. Тов. Гришин обещал помочь в этом деле. Мы сделали у себя на заводе 800 тарелок, облепили оловом. И эти тарелки у нас забраковали, по причине того, что якобы получается окисление. И на второй день забраковали. Нас обязали делать ложки. Это сделать можно, потому что у нас есть отходы цветного металла, которые можно использовать. Для тарелок у нас отходов не хватит. Тут нужно нам оказать помощь глиняной посудой. Также просим помочь нам в отношении кислородной установки. Говорят, что мы не работали насчет кислородной установки. Наши люди там работали все время, обещали давать 120 баллонов, затем обещали давать 60 баллонов, а недодача кислорода может сильно повлиять и даже сорвать нашу программу.

Хромов: Можно так поставить вопрос: что заводу необходимо, с тем чтобы перестроить быстрее работу, перейти к массовому выпуску этого нового самолета Як-3? Относительно площадей: завод обеспечен достаточно и с лихвой. И если здесь были ссылки директоров завода и парторга ЦК на то, что сейчас цех загружен Як-3, то нужно сказать, что площади хватит. Можно работу развернуть полным ходом.

Кулагин: Почему вы проявили такую нерешительность в смысле высвобождения и удаления этого препятствия?

[Хромов]: Мы по этому вопросу договаривались. Тов. Яковлев сказал: мне нужна бумажка, если ему будет дано указание от наркома, что нужно эти объекты убрать, он уберет, а так он не берет на себя ответственности. Относительно оборудования: завод вполне обеспечен. Рабочей силой завод обеспечен. У нас есть объективные причины, и люди за этими объективными причинами прячутся и скрывают, или, вернее, за этими объективными причинами скрываются недостатки работы завода, и борьба с недостатками нисколько не ведется ни со стороны дирекции, ни со стороны партийной организации. Эти ненормальности и недостатки до сих пор остаются в цехах и продолжают оставаться в цехах, которые мешают в работе и особенно мешают в работе по налаживанию и переходу к массовому выпуску самолетов Як-3. Технология окончательно не отработана в полном смысле слова. Технология с 1930 года, и в массовом производстве ее применять нельзя. Технологию нужно переработать, а это не сделано и на сегодняшний день, а технологии на заводе имеются лишние. И есть ряд других недостатков: нет организованности, достаточного руководства. Нет единства в техническом руководстве. Никто не отвечает за какие-либо распоряжения. Начальник цеха иногда выполняет распоряжение главного инженера, в то же самое время приходит заместитель главного инженера и отменяет распоряжение главного инженера и дает свои указания; через два дня главный инженер отменяет и дает сам свое указание. Эти ненормальности известны и т. Романову и т. Милову. Так почему они не ликвидируются? Почему ими допускается такая дезорганизация? Это мешает в работе и не дает возможности перестроиться в работе, хотя времени было достаточно для того, чтобы в действительности сейчас перестроиться в своей работе. Взять такой пример: для второго цеха нужно было изготовить верстаков 30 штук: там группа слесарей работает в таких условиях, что не хватает верстаков. Почему нельзя сделать верстаки на этом заводе? Оказывается, эти верстаки были заказаны еще в ноябре месяце, но до сего времени не сделаны. Когда я поставил вопрос в партийной организации, почему в другом цеху люди болтаются, ничего не делают, почему они не могли выполнить этот заказ? При правильной организации можно было это сделать. Это мелочь, но это отражается на работе второго цеха. Таких фактов неорганизованности на заводе имеется огромное количество, и это является самой слабой стороной работы завода. На это нужно сегодня особое внимание обратить и по этим слабым местам нужно бить. Само планирование не на должной высоте.

Кулагин: Как у вас с кислородом?

[Хромов]: Кислорода достаточно. В последние дни с кислородом наладилось. Имеются большие недостатки и в работе партийной организации, и, в частности, самого парторга ЦК т. Милова. Нужно сказать, что т. Милов занимается разными цехами: и 3-м механическим цехом, и др., а вот в цехах, которые имеют особое значение, что, если они будут немедленно подавать детали, завод будет выполнять программу, – в этих цехах т. Милов не бывает. С партийным хозяйством в цехах безобразно. На заводе нужно наладить вопросы чисто организационного характера. Правильно расставить людей. Остальное все у нас есть. Всё, что требуется от нас, удовлетворяется, помощь областным комитетом партии оказывается и в дальнейшем будет оказываться.

Беляков: Мне кажется, что оснований для успокоенности у руководства завода и у парторга ЦК должно быть меньше всего. За январь месяц завод работал

исключительно плохо, большинство цехов январскую программу не выполнили. Есть угроза к тому, что и февральскую программу не выполнят. Имеется огромный процент невыполняющих норму, низкая производительность труда, огромное количество простоев. Мне кажется, что руководство завода должно на эти моменты обратить особое внимание, ибо как раз эти цеха будут решать программу завода им. Чкалова. Программа большая, требует очень много сил, средств. Требуется доработать вопросы технологии. Техническая документация должна быть готова, однако на сегодняшний день мы еще этого не видим. Т. Романов и Милов должны будут сегодня на бюро обкома сказать, как они думают решать эти вопросы.

Основные недочеты в работе завода. Во-первых, коллектив завода № 153 не сплочен, не объединен. Съехались из различных городов, несколько тысяч влилось вновь пришедших рабочих. Есть случаи нездоровых настроений среди рабочих, когда они стремятся уйти с завода. Причины заключаются в том, что с общественным питанием положение исключительно плохое. Рабочие стоят по три часа в очереди на обед. Некоторые умудряются пообедать по 5-6 часов. Поэтому вполне понятно, что рабочие выполняют норму на 50–70 проц., имеется около 30 проц. невыполняющих нормы. Партком борьбы с этим делом не вел. На заводе заранее не выявляются узкие места. Узкие места, встречающиеся в повседневной работе ежечасно и которые цех не в состоянии решить самостоятельно (требуется помощь заводоуправления, отдельных отделов), – такой помощи не найдете. Цехи должны своими собственными силами выходить из создавшегося положения. Отделы, которые призваны обслуживать цехи, по существу, стоят в стороне от цехов. Это надо коренным образом изменить. Бывают случаи, когда на заводе материалы есть, но, чтобы получить его, требуется преодолеть большие трудности. Станки простаивают, а материал находится на складе. Разве это допустимо в условиях военного времени? Это нетерпимо, на отсутствие материалов ссылаться нельзя. Несколько слов о состоянии партийно-массовой работы. Состояние партийно-массовой работы в 25-м цехе находится исключительно на низком уровне. Со времен приезда из Ленинграда, т. е. за пять месяцев, сменилось пять партторгов. Это дело никуда не годится. Этому надо положить конец.

Кулагин: Несколько замечаний. Выполняется ли решение Государственного Комитета Оборона о том, чтобы в установленные сроки закончить производство ЛаГГ и перейти на машину Як? Мы в решении должны отметить, что это решение выполняется пока явно неудовлетворительно. Без принятия немедленных дополнительных мер мы в марте месяце полностью на выпуск машины Як перейти при таком положении не успеем. Что сделано на заводе? Если посмотреть план перестройки завода, разработанные графики, план организационно-технических мероприятий, то создается впечатление, если дело осуществить, получается очень стройная картина работы завода, получится серийное производство, рассчитанное на массовый выпуск машин, в результате осуществления намеченных мероприятий от той кустарщины, которая губила завод в продолжение многих месяцев, мы уйдем. Но осуществление этих мероприятий проходит как раз неудовлетворительно. Почему? Мне кажется, одной из основных причин является то, что т. Романов и партторг слишком уверены в себе, в том, что машина Як пойдет как по маслу. Она может пойти только при иных условиях. Этим условиям пока создается очень мало. То, что Як после сборки идет в облет и дает хорошие показатели, дает все основания считать, что машина пойдет лучше, нежели ЛаГГ. Но считать, что все пойдет легко, было бы ошибочным и совершенно неправильным. Должен еще раз сказать, что трудности, которые завод переживал [при] освоении ЛаГГа, – эти трудности неизбежно будут при выпуске Яка в массовых количествах. Трудности эти надо предвидеть, провести целый ряд мероприятий, не откладывая. Фактическое положение свидетельствует об обратном. Что характерно для завода? Наряду с неполадками в цехах, создались большие трудности в снабжении готовыми изделиями и другими материалами.

Это создает неверность в работе руководства завода. Что должны иметь в виду по снабжению основными деталями? С моторами в феврале будут большие трудности. Наркомат авиационной промышленности даст потребное количество моторов, но не в те сроки, которые нужны заводу, т. е. снабжение пойдет более регулярно в конце февраля месяца. Значит, мы должны организовать производство и установку моторов таким образом, чтобы в наиболее короткие сроки эту работу проводить, имея в виду, что моторы будут поступать с колесами и сразу устанавливаться на самолет. Значит, завод должен заранее продумать мероприятия, обеспечивающие быструю установку моторов при получении прямо с колес.

Хромов: Этого сделать на Яке нельзя.

Кулагин: Я говорю: продумать должны. По поводу снабжения винтами. Из наркомата сообщили, что снабжение винтами пойдет приблизительно в 20-х числах февраля более нормальным порядком. Значит, всю программу должны рассчитать и организовать производство имея в виду, что снабжение пойдет более регулярно с 20-го числа. По поводу радиаторов. Наркомат также сообщил, что производство начнет восстанавливаться и в феврале месяце мы получим всё, что нам полагается по плану. Это не значит, что винты и радиаторы придут сами. Это не значит, что снабжение ими будет также своевременным и без особых затруднений. Перед заводом стоит задача продумать дополнительные меры, может быть, послать людей, провести ряд мероприятий, обеспечивающих более быструю перевозку, провести ряд мероприятий по линии железнодорожного транспорта, чтобы без всякой задержки прибыло все то, что удастся получить.

Сейчас положение просто угрожающее. Отгружают, сообщают, что вагоны в пути, а на заводе не знают, где эти вагоны, не в состоянии следить за продвижением вагонов, контроля за продвижением вагонов нет. По поводу клея. Здесь надо прямо поставить вопрос перед заводом, отделом авиационной и химической промышленности – собрать всех ученых, которые могут оказать в это деле помощь, изучить возможности применения клея, изготовленного на кемеровских заводах. Пока клея из местного сырья не освоим, надеяться на получение клея из других областей не имеем права. Ошибкой завода является то, что при первом факте недоброкачества клея сразу забросили дело, не хотели заниматься. По поводу изготовления спинки. Нарком согласен поддержать нас, изыскать нам прессы, если сумеем организовать это производство у нас, на Кузнецком металлургическом комбинате. Сталь у нас есть. Нужно прямо записать: т. Енютину продумать вопрос и разработать меры, обеспечивающие производство спинок на металлургическом заводе. Одновременно должны сразу сейчас возбудить вопрос перед наркоматом и ЦК партии о снабжении нас прессом и всем другим необходимым оборудованием. По поводу освобождения цеха сборки. Терпеть этого дела мы не можем. Это ставит под угрозу сборки самолетов Як. Мы должны рассчитать так, чтобы в феврале месяце собрать то, что установлено ГКО, и оставить некоторые запасы на март месяц, а все остальное, что мешает производству Яка, должны удалить. Если директору завода недостаточно указаний, которые мы давали заводу, дадим бумагу. Сегодня в решении надо записать: оставить самолеты ЛаГГ на февральскую программу, некоторый запас для работы в марте месяце, все остальное, что тормозит развертывание работы по производству Як[ов], должны немедленно освободить. Это должны быть проведено в самые ближайшие сроки. По поводу состояния партийной работы. И на пленуме горкома партии, и на пленуме обкома партии, и на активах партийное руководство достаточно критиковали. Однако недостатки продолжают иметь место, и очень серьезные. Я думаю, т. Милову нужно об этом очень серьезно подумать. От многочисленных предупреждений мы должны перейти к требованию. В решении нужно поддержать предложение парткома о постановке вопроса перед ЦК партии о дополнительных

освобожденных партработниках. Мы должны в решении отметить, что партком не полностью развернулся в деле мобилизации рабочих на выполнение производственных заданий. Последний раз сказать т. Милову, что те планы, которые намечаются по улучшению культурно-бытового обслуживания рабочих, должны быть претворены в жизнь. Не должны быть оттяжки в создании условий рабочим, чтобы рабочие не могли ссылаться в плохой работе, [в] нарушении трудовой дисциплины. В проекте надо указать, чтобы ту работу, которую партком начал по разъяснению указа от 26 декабря 1941 г., продолжал дальше. Сейчас на ряде предприятий наблюдается стремление рабочих, инженерно-технических работников, в связи с освобождением районов Красной армией, не только думать, но и практически предпринимать, чтобы возвратиться по месту прежней своей работы. Вокруг указа надо вести повседневную воспитательную работу, массово-политическую работу, имея в виду, что коллектив завода пополнится рабочими из других городов. В решении надо конкретизировать, во-первых, доведение всех монтажных и других работ по сборке в цехах, назвать сроки, устанавливающие окончание всех работ. Мы должны сказать, когда цех должен быть освобожден от всего ненужного. В решении должны дополнительно определить меры по оказанию помощи заводу недостающими материалами. Должны дать конкретное поручение отделам химической промышленности, металлургической, местной промышленности. Поставить целый ряд вопросов перед ЦК партии, о которых говорится в проекте, но в несколько иной форме. Насчет тракторов нужно будет подумать. Следует предварительно посоветоваться с наркомом, есть ли какая-либо возможность, иначе дело может быть нереальным. Таким образом, сейчас, помимо ликвидации организационных неполадок, мы должны в решении сделать крен на решительное улучшение снабжения материалами завода по всем линиям. Тов. Хромов и ряд работников завода № 69 должны серьезно подумать, разработать целый ряд практических мероприятий. В решении надо также конкретно сказать о задачах завода, чтобы дело по производству машины Як пошло более усиленными темпами. Не знаю, следует ли нам принимать путь, который предложен в проекте решения по поводу организационно-технических мероприятий, разработанных заводом. Мы должны перед заводом поставить задачу, что в установленные сроки решением ГКО по ЛаГу и Яку должны дать [план] во что бы то ни стало. По поводу того, что завод располагает мощностями для производства машин. Это дело неплохое. Пусть эти мощности с каждым днем увеличиваются. Мы не должны лихорадить завод. Никаких скидок, никаких отсрочек, в то же время создать все условия, чтобы не лихорадить себя, но, разобравшись по каждому цеху, создать увеличение мощности по производству машины. Эти возможности в феврале месяце дать заводу, чтобы в марте месяце можно было выйти на широкую дорогу по производству машин Як. Если убедимся в результате работы в феврале месяце, что способны давать больше, внести предложение в ГКО, что в результате проведенных мер в феврале месяце мы способны давать значительно больше. С этими замечаниями и теми предложениями, которые внесли товарищи, надо окончательно подработать решение. Какие будут замечания?

С места: Принять.

[Кулагин]: В основном проект принимается, учитывая замечания товарищей. Окончательную редакцию поручить тт. Хромову, Романову, Милову. Срок – 2 дня. [...]

[Без подписи.]

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 33. Д. 549. Л. 39–50. Машинопись. Копия.

№ 25

Донесение секретаря Новосибирского обкома ВКП(б)

Г. Н. Пуговкина секретарю ЦК ВКП(б) Г. М. Маленкову

[г. Новосибирск]

11 апреля 1941 г.

Завод № 153 имени Чкалова в гор[оде] Новосибирске строится с 1932 года. Общая стоимость завода по проекту – 306 млн рублей. До 1941 года в строительство вложено около 200 млн рублей. Пуск завода на полную мощность установлен был к 1 июня 1941 года. По решению Политбюро ЦК ВКП(б) № 80 от 14 января 1941 года установлены сроки ввода в действие главного корпуса площадью 62 тыс. кв. метров: первая очередь, в 25 тыс. кв. метров, – к 1 мая 1941 года и вторая очередь, в 37 тыс. кв. метров, – к 1 октября 1941 года. Проектная мощность завода установлена в 2500 самолетов в год. За 1940 год завода выпустил 510 самолетов, т. е. около 20 проц. от проектной мощности. На 1941 год заводу установлен план 600 самолетов. Завод № 153 уже в 1941 году может выпустить продукции значительно больше, а в 1942 году перейдет к освоению проектной мощности. Для этого необходимо разрешить неотложные вопросы, мешающие нормальной работе завода. Завод не имеет здания под ремонтно-механический цех. В настоящее время ремонтно-механический цех размещен временно в части здания бывших мастерских ФЗУ, переданного сейчас комитету трудовых резервов. Необходимо возобновить строительство законсервированного цеха мелких серий машин, предназначив его под ремонтно-механический цех, для чего потребуются дополнительные капиталовложения.

Цех экспедиции и цех окончательной отделки самолетов размещаются в здании ангара, недостаточном по площади, находящемся далеко от погрузочных железнодорожных путей и цеха окончательной сборки. В помещении резко меняется температура при вытаскивании и затаскивании упаковочных ящиков, что удлиняет процесс сушки окрашенных самолетов и ухудшает качество продукции. Положение осложняется летом, в дождливый период, когда не вполне отделанные машины требуется перевозить через двор из главного корпуса в цех экспедиции, и особенно осенью, когда в связи с вводом в эксплуатацию аэродрома потребуются ангар использовать по прямому назначению. Окончательную отделку, окраску и упаковку самолетов производить негде. Необходимо теперь же начать строительство цеха экспедиции, на что потребуются дополнительные капиталовложения.

Завод имеет только 30 проц. необходимой ему складской площади, поэтому многие материалы и оборудование, в том числе импортное, хранятся разбросанно в различных временных, непригодных помещениях или под открытым небом. Это приводит к порче материалов, затрудняет учет и вызывает увеличение числа складских работников. Совершенно необходимо в текущем году построить два склада площадью 4000 кв. метров каждый по имеющемуся типовому проекту.

Завод снабжается электроэнергией с городских электростанций, мощность которых явно недостаточна – 35 000 кВт. Дефицит электроэнергии в гор[оде] Новосибирске составляет 17 тыс. кВт. Электростанции не могут обеспечить всей потребности завода в электроэнергии, которая в 1941 году определяется в 4,5 тыс. кВт. В течение же ближайших двух лет эта потребность возрастет до 13–15 тыс. кВт. Кроме того, снабжение энергией осложняется тем, что завод соединен с городской электростанцией только одной линией электропередачи, чем создается серьезная угроза длительных перебоев в подаче электроэнергии из-за отсутствия резервной линии электропередачи. Жилой поселок завода рассчитан на получение тепла от заводской ТЭЦ, из-за отсутствия которой в настоящее время снабжается теплом от целой сети мелких временных котельных установок, неэкономно расходующих топливо, загрязняющих поселок и требующих для эксплуатации свыше 135 чел. рабочих в смену.

Необходимо в текущем году проложить вторую электролинию высоковольтной передачи и разрешить возобновить строительство ТЭЦ, приостановленное в марте 1941 года в связи с остановкой строительных работ по заводу № 335. Для работ по строительству ТЭЦ в 1941 году требуется 8 млн рублей капиталовложений. Завод и жилой поселок при нем, с количеством рабочих в 7 тыс. человек, снабжается водой из городского водопровода. При существующем положении в г. Новосибирске маломощные городские водозаборные и водопроводные сооружения мощностью 22 тыс. куб. метров воды в сутки не удовлетворяют потребностей города в 12 тыс. кубометров воды в сутки и не могут поэтому принять на себя дополнительной нагрузки по снабжению водой завода (потребность 2000 куб. метров в сутки), завод питается при помощи ветхой временной насосной установки неочищенной и нефильТРованной водой из реки Каменки, протекающей по населенным и заболоченным местам, а рабочий поселок хотя и питается от городского водопровода, но имеет систематические перебои в снабжении.

В 1941 году с расширением завода и развитием рабочего поселка потребность в воде увеличится до 6000 куб. метров в сутки. Для снабжения завода водой неотложно необходимо расширение водозаборного и водоподъемного устройства и прокладка второй нитки водопровода от городской станции до завода. На эти цели потребуется около 6 млн рублей.

В настоящее время канализационные стоки завода № 153 спускаются в овраг, пересекающий город, и создают постоянную опасность возникновения эпидемических заболеваний. Необходимо проложить канализационный коллектор от жилищного поселка завода до городских очистных сооружений. Эти работы были начаты в 1940 году, и уже уложено около 2 млн труб, общая стоимость неоконченных работ определяется в 3 млн рублей.

Завод и рабочий поселок связаны с городом одноколейной трамвайной дорогой, пропускная способность которой – 800–1000 человек в час, между тем свыше 3 тыс. рабочих и служащих завода и строительного треста живут в городе на расстоянии 5–8 км от завода. Трамвайный транспорт не обеспечивает потребных нужд завода и ограничивает приток новой рабочей силы из города. При вводе в эксплуатацию корпуса № 1 возрастает количество работающих и, следовательно, потребность в транспорте. Необходима реконструкция трамвайного пути, прокладка вторых путей до завода и увеличение количества трамвайных поездов. Кроме того, необходима реконструкция шоссеиной дороги, связывающей завод с городом и рабочим поселком. Шоссеиная дорога узка и уложена по временной трассе, поэтому не может обеспечивать нормальную перевозку по ней грузов. Переезд, связывающий завод с рабочим поселком, проходит через железнодорожные пути станции Ельцовка, расположенной на Сибирской магистрали. Железнодорожные поезда часто прерывают людские потоки и движение транспорта многих предприятий города, вызывая человеческие жертвы. Совершенно необходимо построить под железной дорогой тоннель.

Для нормального снабжения населения жилпоселка завода хлебом необходимо построить хлебозавод. Существующая ветхая хлебопекарня мала по производительности и должна быть снесена, так как эта пекарня находится на территории завода у склада авиалеса, что создает постоянную угрозу в пожарном отношении.

Новосибирский обком ВКП(б) просит ЦК ВКП(б) разрешить вышеуказанные вопросы.

Приложение: постановление бюро обкома ВКП(б) от 27 марта 1941 года «О работе завода № 153 имени Чкалова».

Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) [подпись] Г. Пуговкин.
ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 5. Д. 1. Л. 22–27. Машинопись. Копия. Подпись-факсимиле Г. Н. Пуговкина. Впервые опубликовано: Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны : Сб. док. Новосибирск, 2005. С. 67–69.

№ 26

Письмо секретаря Новосибирского обкома ВКП(б) Г. Н. Пуговкина
секретарю ЦК ВКП(б) Г. М. Маленкову

[г. Новосибирск]

15 апреля 1941 г.

Направляю вам записку о Новосибирском авиазаводе № 153, очень прошу потребовать от Наркомата авиапромышленности конкретно разобраться с этими вопросами. Новосибирский авиазавод, крупнейший завод Советского Союза, заслуживает особого внимания руководства наркомата, но за все время существования этого завода из руководства наркомата никто на заводе не был, и по-настоящему его наркомат не знает. Наши настойчивые попытки помочь наркомату разобраться в производственных вопросах и в строительной работе, вскрыть недостатки и при помощи ЦК ВКП(б) устранить их вызвали личную обиду т. Шахурина⁵⁵.

Нам непонятно, почему наркомат и нарком не хотят по-серьезному заняться этим заводом. Вопросы, которые выдвигаются нами как по производственной работе, так и по строительству, требуют неотложного разрешения, так как завод может сорвать выполнение партийного правительственного задания. Такая угроза имеется по строительству. Срок пуска первой очереди главного корпуса № 1 назначен на 1 мая 1941 года, но наркомат об этом почему-то мало беспокоится.

Прошу поручить проверить, какие меры принимал наркомат к тому, чтобы пустить первую очередь главного корпуса № 1 в срок согласно решения[м] правительства и партии.

Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) Г. Н. Пуговкин.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 5. Д. 1. Л. 30. Машинопись. Копия. Подпись-факсимиле Г. Н. Пуговкина.

№ 27

Справка «О ходе строительства главного корпуса № 1
завода № 153 им. Чкалова»

[г. Новосибирск]

Не позднее 16 апреля 1941 г.

Постановлением ЦК ВКП(б) № 80 от 14 января 1941 года сроки ввода в действие главного корпуса № 1 установлены следующие: первая очередь, 25 тыс. кв. метров, – к 1 мая 1941 года, вторая очередь, 37 тыс. кв. метров, – к 1 октября 1941 года. В соответствии с указанным постановлением ЦК ВКП(б) на строительстве увеличено количество рабочей силы до 3300 человек, оно обеспечено всеми необходимыми местными стройматериалами.

На 10 апреля 1941 года чисто строительные работы по первой очереди главного корпуса по проекту, действовавшему до 8 апреля 1941 года, выполнены на 90–92 проц.,

⁵⁵ Шахурин Алексей Иванович (1904–1975) – нарком авиационной промышленности СССР (1940–1946), генерал-полковник инженерно-авиационной службы, Герой Социалистического Труда (1941). Член ВКП(б) с 1925 г. В 1925 г. переведен на комсомольскую работу – секретарь Бауманского райкома комсомола г. Москвы, затем работал в Наркомате торговли РСФСР. В марте 1926 г. на VII Съезде комсомола был избран членом ЦК ВЛКСМ. В 1927 г. был утвержден представителем ЦК ВЛКСМ во Всероссийский комитет по промышленно-экономическому образованию и назначен заместителем председателя комитета. Осенью 1927 г. поступил на машиностроительный факультет Промышленно-экономического института. В 1953–1957 гг. – заместитель министра авиационной промышленности СССР, первый заместитель министра авиационной промышленности СССР. В 1957–1959 гг. – заместитель председателя Государственного комитета Совета министров СССР по внешнеэкономическим связям.

санитарно-технические работы – на 20 проц., общая техническая готовность по первой очереди корпуса, исключая монтаж оборудования, составляет 82 проц.

Работы, связанные с монтажом оборудования, не производились ввиду того, что Наркомат авиапромышленности не обеспечил поставку оборудования. В феврале и марте месяцах 1941 года технологические планировки главного корпуса подверглись двукратным изменениям, и до настоящего времени строительство, в связи с переходом с двух типов машин на один (с металлического бомбардировщика на деревянный истребитель), не имеет чертежей новой планировки по четырем цехам – по воздухопроводу, кислородопроводу, ацетиленопроводу, вентиляционным, сантехническим работам. Ввиду этого окончание строительства первой очереди задержалось, а рабочая сила, во избежание простоев, переключена на строительные работы второй очереди.

Для быстрого окончания строительных работ и ввода в действие первой очереди главного корпуса необходимо: обязать Госпроектный институт Наркомата авиапромышленности в апреле 1941 года составить и передать тресту № 7 всю техническую документацию, силами проектировщиков завода эти работы не могут быть выполнены в требуемые сроки и с надлежащим качеством.

Обязать Наркомат авиапромышленности выделить в апреле месяце для окончания строительства первой очереди 60 шт. вентиляторов, недостающую легкую и тяжелую кабельную продукцию – 30 км, электроосветительную арматуру, выделить основное и вспомогательное технологическое оборудование, установив график поступления оборудования и очередность его установки.

[Без подписи.]

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 5. Д. 1. Л. 28–29. Машинопись. Копия. На документе имеется рукописная пометка: «Третий экземпляр у меня. 16/IV 41 г. [подпись неразборчива]».

№ 28

Спецсообщение от начальника 3-го отдела СибВО майора госбезопасности

А. П. Можина⁵⁶ о работе завода № 153 им. Чкалова

[г. Новосибирск]

21 мая 1941 г.

XVIII Всесоюзная конференция ВКП(б) по докладу тов. Маленкова в своих решениях поставила перед партийными и непартийными большевиками ряд грандиозных задач по подъему промышленности и транспорта. Вскрывая недостатки в работе промышленности и транспорта и намечая пути их устранения, конференция четко определила роль как партийных организаций, так и руководителей предприятий в деле выполнения правительственных заданий по выпуску продукции. Несмотря на достаточное время для того, чтобы руководители завода № 153, руководствуясь историческим решением XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), коренным

⁵⁶ Можин Андрей Павлович (1902 – после 1972), член ВКП(б) с декабря 1926 г. по октябрь 1941 г. и с января 1945 г. Из бедных крестьян (после 1917 г. – середняков), рабочий, русский, образование высшее. Уроженец с. Варварино Белевского уезда Тульской губернии. С мая 1924 г. служил в РККА. С авг. 1925 г. по сент. 1929 г. – курсант Ленинградского училища военных сообщений. С января 1934 г. по 1938 г. – слушатель Военно-транспортной академии им. Л. Кагановича (Москва). Не позднее 01.12.1938 прибыл в Новосибирск на должность нач. Особотдела ГУТБ НКВД СибВО (до июня 1941 г.), майор Г.Б. Депутат Новосибирского горсовета. С июня 1941 г. – начальник Особотдела НКВД 24-й армии Западного фронта, был тяжело ранен в ногу. 15.10.1941 взят в плен. Находился в лагерях военнопленных в Вязьме и (с апр. 1942 г.) в с. Барауха Витебской обл., работал на лесозаготовках и был доведен до сильного истощения; бежал 6 апреля 1943 г. к партизанам. В мае 1943 г. переправлен через линию фронта и до янв. 1944 г. находился в резерве ОК ГУКР «Смерш» в Москве; уволен в звании майора. С янв. 1944 г. по апр. 1947 г. – начальник сектора мобресурсов Управления Томской ж. д. (Новосибирск). С апр. 1947 г. – главный инженер Чернореченского СМУ в г. Искитиме, с сентября 1948 г. – начальник ОКСа СибНИА в Новосибирске. На пенсии жил в Новосибирске.

образом перестроили работу завода применительно к поставленным задачам, однако серьезного что-либо в этом деле не сделано. Завод по своему прошлому, в силу плохой организации работы, в большинстве своем правительственные задания по выпуску самолета И-16 типа 24 не выполнял. В конце 1940 г. заводу № 153 правительством было дано задание освоить изготовление нового истребителя ЛаГГ-3, принятого на вооружение Красной армией. Первые машины как эксперимент должны [были] быть изготовлены к 1/V-1941 г. В процессе освоения и подготовки агрегатов завода для изготовления нового истребителя ЛаГГ-3 правительством было дано задание временно изготавливать самолеты УТИ-4. Трудностей в изготовлении УТИ-4 завод не встретил, т. к. по своей конструкции он отличается от И-16 с монтированием второго управления. Материал для УТИ-4 в большинстве используется подготовленный для И-16, ранее изготавливаемого заводом. Занимаясь вопросом изготовления УТИ-4, руководство завода к основной своей задаче – подготовке завода для изготовления ЛаГГ-3 подошло непродуманно и правительственные сроки в освоении этой машины не выполнило.

Если по плану первые две машины должны [были] быть сданы ВВС КА к 1/V-1941 г., то в данное время они могут быть закончены в сборке не раньше 1/VI-1941 г. Характерно, что парторг ЦК ВКП(б) на заводе № 153 тов. Милов, будучи на приеме у тов. Маленкова накануне XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б), заверил тов. Маленкова, что завод первые две машины ЛаГГ-3 сумеет дать в марте месяце.

Прошел не только март, но и апрель месяц, тем не менее самолеты заводом не изготовлены. В данное время изготовление ЛаГГ-3 поставлено под угрозу. Этому являются следующие причины:

1. К подбору кадров для отправки на Горьковский завод с целью освоения этой машины как руководители цехов, так и директор завода Маланьин подошли формально. Например, отправка мастера по вооружению Максимова сделана необдуманно, последний по прибытии из Горьковского завода не мог передать необходимых знаний для остальных рабочих. Вместо того чтобы впредь не отправлять Максимова в такую ответственную командировку, руководство завода вторично его командировало в гор[од] Тулу для освоения вооружения ЛаГГ-3. Характерно отметить, что Максимов никакого отношения к тиру, где происходит пристрелка вооружения, не имеет, тем не менее Максимов послан в командировку, а из работников тира, которых необходимо было послать, никто не поехал.

2. Рабочие, работающие по изготовлению ЛаГГ-3, достаточных знаний по освоению машины не имеют и при существующей в данное время плохой организации допускают ряд фактов нарушения технологического процесса. Например, при клейке машины, в особенности центроплана, не было пескоструйной дельта-древесины, где, допуская это на боевой машине, будет расслоение центроплана. Небрежное и безответственное отношение к выполнению деталей из дерева в цехе № 39 приводит к сплошному браку. Из 18 наименований для центроплана и крыла за десять дней забраковано 500 шт. деталей. По группе шпангоутов фюзеляжа, которые изготавливает также цех № 39, с 1/III по 16/IX-41 г. забраковано 2500 деталей различных наименований.

По некоторым наименованиям делается почти 100%[-ный] брак [таких] исключительно простых в производственном выполнении деталей, как сосновые бобышки, гнутые для шпангоутов и др. Массовый брак порождает большие простои почти во всех цехах. Например, с 1/IV по 17/IV в десяти цехах количество простоя было 3668 часов, из них в цехе, где сосредоточены основные сборочные работы фюзеляжа, центроплана и крыла, количество простоя – 1590 ч.

Бригада (6 чел.), где бригадиром т. Крояновский, на сборке лонжеронов центроплана с 7/IV по 17/IV за это время могла бы сделать агрегатов на 3-4 машины. Причины простоя: нет бобышек из сосны.

Бригада по лонжеронам крыла (5 человек) также имеет простои с 6/IV по 13/IV из-за отсутствия шаблона, появились шаблоны – нет полок из дельта-древесины, и с 13/IV по 18/IV вся бригада опять была на простое. Такие безобразные факты можно встретить на всех участках работы по машине ЛаГГ-3. Прошло уже 4 месяца с момента поступления в производство машины, за этот период завод не освоил не только серийное производство, но даже не сделал ни одного самолета. Внешних причин, которые бы мешали строить новую машину, на заводе нет. Завод имеет достаточную обеспеченность материалами, хорошее, новое оборудование, просторные цеха, хороший рабочий коллектив, который, видя безответственность в организации работ, что порождает большой брак и бесконечные простои, проявляет большое возмущение. Отдельные квалифицированные рабочие открыто заявляют о переводе туда, где есть работа. По безобразно слабой организации работы по строительству самолета ЛаГГ-3 можно привести много фактов. Например, в цехах, где собирают для самолета УТИ-4 фюзеляж, центроплан, крыло и стабилизатор, работает рабочих 760 чел. а по самолету ЛаГГ-3 на таких же агрегатах работает 170 человек, что составляет 22 %. Директор завода тов. Маланьин все эти факты знает, но мер к их устранению не принимает. На неоднократные требования со стороны военного представительства на заводе № 153 устранить существующие курьезы⁵⁷ в работе Маланьин все обещает, но ничего не делает. Причин для того, чтобы не выполнять заданий, на заводе никаких нет. Все зависит исключительно от руководства завода. Несмотря на то, что завод неплохо обеспечен основными материалами и агрегатами, задела деталей и агрегатов для серийного выпуска самолетов не создано, хотя машина находится в производстве пятый месяц. Май месяц 1941 г. также находится под угрозой невыполнения целиком месячной программы. По имеющимся у нас данным (лаборатория завода № 153), часть клея ВИАМ-БЗ, допущенного в марте и апреле м[еся]цах в производство, не соответствовала техническим условиям по крепости. При испытании образцов на склеивание имели заниженный коэффициент крепости до 90–100 кг/см² вместо 130 кг/см² по среднему значению. Большое количество образцов по своим сомнительным показателям требовало произвести переиспытание клея, которое не проводилось по неизвестной причине. Задел машин, склеенных из некондиционного клея, в[оенным] представительством завода будет отклонен, т. е. забракован, если завод не сумеет доказать, что клей был годный. Со стороны главного инженера завода Мануйлова и нач[альника] ОТК Казинцева была первая попытка доказать, что всё в порядке, клей и все компоненты его допущены были в производство после удовлетворительных результатов испытания. Тогда как в цехах завода фюзеляжи и другие агрегаты не оформляются начальником БЦК Дунаевым из-за отсутствия документов о годности клея. Сводка протоколов испытания лабораторией завода № 153 за февраль – март и апрель тоже показывает обратное, особенно за апрель месяц, когда начинали клеить боевые машины. Преступно халатное отношение руководителей завода к порученной работе можно видеть и на других примерах, так, например, 10/V-41 г. при отстреле пулеметов в тире на готовом самолете ЛаГГ-3 был пробит пулями воздушный винт. При стрельбе присутствовал в[оенный] представитель по вооружению ст[арший] техник Плюсин, который предупреждал и категорически возражал против [не]правильной подготовки стрельбы и возможности прострела винта, несмотря на это, Назымко (начальник сборочного цеха), не зная спецустановки вооружения, распорядился стрельбой, не обращая внимания на возражения в[оенного] представителя, что и привело к порче дорогостоящей материальной части самолета ЛаГГ-3. Такая организация работы на заводе № 153 на сегодня не соответствует требованиям, поставленным перед руководителями предприятий [на] XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б). При наличии такого

⁵⁷ Так в документе.

положения на заводе с вопросом изготовления новой машины ЛаГГ-3 создает угрозу срыва правительственных заданий по выпуску самолетов, особенно тогда, когда заводу увеличена программа в 4 раза по сравнению с первой программой, данной в начале освоения самолета. Сообщаем вышеизложенное на ваше распоряжение.

Начальник 3-го отдела СибВО майор госбезопасности [подпись] Можин.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 122. Л. 163–169. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф А. П. Можина. На документе имеется рукописная пометка: «Пуговкин ознакомлен 24/V 1941 [подпись неразборчива]».

№ 29

Из протокола общего закрытого партийного собрания завода № 153 им. В. П. Чкалова

[г. Новосибирск]

23 июня 1941 г.

[...] Присутствовали: члены парткома Милов, Тепляков, Маланьин.

Повестка дня: 1) Информация тов. Милова по поводу настоящих событий в СССР.

Милов: Сейчас мы должны договориться, как нам надо работать во время настоящей обстановки. Сейчас очень ответственный период, нам надо [это] запомнить и переключиться на повседневную работу в условиях войны. Наша парторганизация завода и каждый коммунист обязаны помнить, что мы работаем на оборонном заводе, и всю свою деятельность надо перебросить на выработку военной продукции. Усиливая работу по выпуску продукции, мы усиливаем помощь Красной армии и несем сокрушительный отпор по германским танкистам. Эту работу надо организовать так, чтобы каждый был ответственным за свое дело. Эти условия будет выполнять каждый коммунист, каждый коммунист обязан считать себя мобилизованным. Надо ввести железную дисциплину, т. к. наша страна вошла в самую ответственную эпоху в истории – борьба за коммунизм во всем мире! Выполнять это надо, работать много и организовывать массу вокруг себя. Усиление бдительности сейчас у нас на заводе надо удвоить, т. к. всякая нечисть будет нам вредить работать, эти нечисти могут быть в разнообразном виде: диверсии, антисоветские настроения, саботаж и т. д. Каждый коммунист, комсомолец и б/п большевик должен быть бдительным как на территории завода, так и вне, следить за порядком на заводе, разъяснять всякие мнения людей, которые недопонимают, рассказывать и разъяснять, а если потребуется, то доводить [в] соответствующие организации. Агитмассовая работа поставлена у нас на заводе плохо. Мало занимаются этой работой секретари первичных парторганизаций. Ведя агитмассовую работу, мы этим самым воспитываем людей в большевистском духе, рассказывая и разоблачая высказывания, ненужные нам. Надо быть на участках, проводить работу в неорганизованной массе, использовать газеты, журналы, радио и др., в связи с этим надо повысить в цехе на высокую ступень агитацию.

Оборонная работа. Оборонная работа на заводе очень хромает, организация ОСО работает плохо, а коммунисты мало уделяют ей внимания. Самое серьезное внимание надо уделять оборонной работе на заводе. Надо мужчинам повторять свою военную специальность на месте, а в бою поздно будет ею заниматься. Женщинам изучать санитарное дело и станок – стать на замену мужчин в любое время.

О помощи комсомолу: нашему заводскому комсомолу надо помогать, поддерживать его инициативу, направляя по хорошей дорожке. У нас очень

большие трудности на заводе, нам надо многим овладеть, надо всем коллективом организоваться и выполнить государственное задание. Надо еще теснее сплотиться вокруг партии Ленина – Сталина. [...]»⁵⁸.

Секретарь парткома завода им В. П. Чкалова [подпись] Милов.

Резолюция общего закрытого партийного собрания завода им. В. П. Чкалова и треста № 7 по вопросу о мобилизации страны в связи с разбойничьим нападением фашистской Германии на СССР:

Заслушав и обсудив сообщение тов. Милова о подломе, провокационном налете на наши священные границы, организованном фашистскими провокаторами, и объявление Отечественной войны против подлых фашистских убийц, партийное собрание целиком и полностью одобряет политику советского правительства, направившую⁵⁹ на организацию всех сил страны для окончательного и полного разгрома зарвавшегося врага.

Партийное собрание постановляет:

Всем коммунистам в первую очередь быть примером в повседневной работе, еще больше воспитывать в коллективе завода и треста сплоченность вокруг большевистской партии, вокруг нашего советского правительства и великого вождя тов. Сталина.

Обеспечить бесперебойное производство [продукции] требуемого количества для доблестной Красной армии и высокого качества.

Повседневно укреплять железную трудовую «дисциплину, организованность, самоотверженность, достойных настоящего советского патриота» (Молотов).

Поручить парткому разработать план мероприятий по развертыванию партийно-политической и агитационно-массовой работы в цехах, на строительстве и избирательных участках и т. д.

Коммунисты завода имени В. П. Чкалова и треста № 7 вместе со всем нашим великим народом выражают непоколебимую уверенность в полной победе над зарвавшимся врагом.

Всем коммунистам считать себя мобилизованными на выполнение всех мероприятий партии и правительства, направленных на усиление обороны нашей страны.

Подготовить женщин на замену мужчин у станка. Поручить завкому завода имени В. П. Чкалова организовать эту работу с женами-общественницами.

Обязать каждого коммуниста немедленно приступить к изучению военного дела, парткому завода организовать эту работу не позже 24 июня 41 [г.].

Секретарь парткома завода им. В. П. Чкалова [подпись] Милов.

ГАНО. П. 738. Оп. 1. Д. 39. Л. 73–77. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф Милова.

№ 30

Из письма секретаря Новосибирского обкома ВКП(б)

М. В. Кулагина И. В. Сталину

[г. Новосибирск]

июля⁶⁰ 1941 г.

В городе Новосибирске строится авиазавод № 153. По утвержденному плану общая площадь основных и вспомогательных цехов этого завода должна составить

⁵⁸ Пропущены выступления рабочих.

⁵⁹ Так в документе.

⁶⁰ Дата не установлена.

174 тыс. квадратных метров. На 1 июля введена в действие 91 тыс. квадратных метров. К производству самолетов завод приступил в 1939 году. В 1939 году завод сдал 53 самолета И-16 (тип 5). В 1940 году по плану должен был дать 500 самолетов И-16 типа № 24 – сдал 503. На 1941 год была установлена программа производства самолетов УТИ-4 в количестве 400 штук, на 1 июля 1941 года завод дал 347.

В январе 1941 года авиационному заводу № 153, помимо производства УТИ-4, было дано задание освоить новую боевую машину ЛаГГ-3 с планом выпуска до конца 1941 года 200 самолетов. В связи с тем что заводу было предложено устранить более 150 дефектов, которыми в тот период обладала конструкция самолета ЛаГГ-3, а окончательные измерения в конструкции самолета были утверждены и доведены заводу между 12 и 20 июня 1941 года, июньский план производства самолета ЛаГГ-3 оказался сорванным. Только 28 июня были закончены необходимые уточнения в чертеже. Собранные заводом первые три самолета ЛаГГ-3, один из которых прошел летные испытания на заводе, были вновь возвращены в сборочный цех для переделки в соответствии с внесенными изменениями в чертежах.

Строительство главного корпуса № 1 и снабжение завода необходимым оборудованием проходит замедленными темпами. Кадры, необходимые для освоения полной мощности завода, готовились совершенно в недостаточном количестве.

Обкомом ВКП(б) приняты необходимые меры для выполнения установленного на июль месяц плана производства самолетов, а также разработаны мероприятия по вводу в действие главного корпуса № 1. В целях ускорения окончания строительства и пуска завода № 153 на полную его проектную мощность (а по предварительным мобилизационным расчетам его проектная мощность составит 4 тыс. самолетов ЛаГГ-3), Новосибирский обком ВКП(б) просит:

1. Обязать Наркома[т] авипром[ышленности] к 15 августа перебросить на завод № 153 дополнительно 770 единиц оборудования, в том числе металлорежущих [станков] – 674, 6 штук вертикально-фрезерных станков, 7850 рабочих и 650 инженеров и техников, из коих 8 высококвалифицированных инженеров, знающих производство самолетов.

2. Установить срок ввода в действие главного корпуса № 1 к 10 августа 1941 года, обязав Наркома[т] авипром[ышленности] и Госплан СССР выделить необходимые фонды материалов по заявкам завода № 153.

3. Обязать Наркома[т] авипром[ышленности] и Новосибирский обком ВКП(б) к 15 сентября 1941 года внести предложения о плане производства самолетов ЛаГГ-3 на четвертый квартал 1941 года.

4. На расширение заводского аэродрома, строительство складов для авиалеса, цеха экспедиции завода и временных жилых барачков выделить дополнительно 11 млн рублей.

5. Обязать Нарком[ат] чер[ной] мет[аллургии] СССР рассмотреть предложения Новосибирского обкома ВКП(б) о производстве для завода № 153 легированной стали и мелкосортного проката на Кузнецком и Гурьевском заводах Новосибирской области.

6. Обязать Наркомлес СССР и Новосибирский обком ВКП(б) организовать производство дельта-древесин и березового шпона для завода № 153 на Томской спичечной фабрике.

7. Обязать Наркомлес СССР и Наркомавиапром силами института авиационных материалов провести исследование лесов Новосибирской области с целью выявления лесосек, годных для вырубki авиационного леса заводу № 153.

8. В целях увеличения мощности деревообделочных цехов обязать Наркомлес РСФСР передать заводу № 153 на его баланс находящуюся в Новосибирске фабрику «Стандарт».

9. Обязать начальника Томской железной дороги выделить заводу № 153 из имеющихся запасов 5 км рельсов, 2 км троллейного провода для строительства второй линии трамвая из города Новосибирска до завода № 153.

10. Обязать Госплан СССР выделить Новосибирскому горисполкому в августе 1941 года 4 моторных и 8 прицепных трамвайных вагонов.

11. В связи с необеспеченностью цехов завода № 153 водой обязать Наркомавиапром выделить заводу № 153 два насоса (с моторами) производительностью тысячу кубометров воды в час каждый.

12. Все остальные мероприятия, обеспечивающие доведение до полной проектной мощности завода № 153, утверждены областным комитетом ВКП(б) и будут проведены силами и средствами завода № 153, местными партийными и советскими организациями.

*Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) М. Кулагин.
[Без подписи.]*

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 118. Л. 92–95. Машинопись. Копия. Впервые опубликовано: Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны : Сб. док. Новосибирск, 2005. С. 119–120.

№ 31

Из протокола закрытого общезаводского партийного собрания завода № 153 имени В. П. Чкалова

[г. Новосибирск]

16 августа 1941 г.

Повестка дня: о работе завода.

Слушали: информацию представителя Совета обороны т. Лешукова о работе завода.

Маланьин, директор завода:

С августовской программой у нас дело обстоит неважно. Но, как ни серьезная обстановка на заводе, августовскую программу выполнить мы еще можем. Для этого надо, чтобы цеха-должники покрыли свою задолженность и это должны сделать в ближайшие дни. В чем причина нашего неуспеха?

В цехах нет настоящей дисциплины, нет ответственности за выполнение программы. Крайне слаба активность технического руководства, что создает тяжелую обстановку в цехе № 9. Что нужно для ликвидации этих недостатков?

1) Непременно поднять техническую активность.

2) Больше уделять внимания технологии, для этого надо усилить технологический аппарат и чтобы последние решали вопросы по-боевому.

3) За беспорядок в цехах виноваты мы – надо немедленно наводить порядок: сделать правильную расстановку людей и настраивать людей на выполнение программы.

4) Переход на казарменное положение считаю правильным, и мы будем проводить его до тех пор, пока завод не выполнит свою задолженность перед Родиной.

Я уверен, что если парторганизация поддержит, то мы августовскую программу и последующие выполним.

Поляков, цех [№] 39: Полученное замечание т. Сталина о нашем заводе вполне правильное, и для нас всех это позорное пятно. Всё, что говорил т. Лешуков, – всё это на заводе имеется. Наш цех не ведущий, но мы можем показывать пример, а получается наоборот. С вновь прибывшими товарищами не работают, они занимаются на сегодня больше разговорами и просмотриванием, чем делом. Отношение к работе сейчас должно быть как никогда ответственное.

Сушикова, секретарь РК ВКП(б): Для нас, коммунистов, ясно, что на нас возложена ответственная задача. Сегодняшняя оценка тов. Сталина о работе нашего завода как никогда дает чувствовать те задачи, которые возложены на наш завод. Надо, чтобы не только коммунисты это чувствовали, – надо, чтобы каждый работающий

на заводе почувствовал глубокую ответственность перед Родиной и ответил на это делом, надо, чтобы в цехах ответили делом, чтобы т. Сталин нам сказал, что отлично работаем. Надо как никогда поднять социалистическое соревнование, и только этим мы сможем смыть то позорное пятно. С трудовой дисциплиной у нас дело обстоит очень плохо, кривая по прогулам высоко скакнула вверх. Это тоже позорно ложится на наш завод. У вновь приехавших товарищей отношение к работе чемоданное: якобы они приехали временно и скоро уедут обратно. Надо такие настроения немедленно оставить в стороне, а всей дружной семьей взяться за работу и выправить положение на заводе.

Милов, секретарь парткома: Тов. Лешуков совершенно правильно сделал оценку, отметил наши недостатки и указал, какие надо провести мероприятия по ликвидации существующих недостатков. Несколько слов про авангардную роль коммунистов. Из 200 кандидатов ВКП(б) – 54 % стахановца, вот и отсюда и результат нашей работы. Мы знаем, что, где коммунисты не в авангарде, там и работа плохая. Очень небольшой процент двухсотников из коммунистов. Хорошо, что это движение начал парторг. Двухсотников у нас сейчас 600 чел., но этого еще недостаточно. Надо на цеховых партсобраниях посмотреть, почему плохо работают коммунисты. В авангардной роли каждый коммунист должен быть примером по всей работе и вести за собой всю массу. Программа августа месяца выполнима и реальна. Пропущенный срок можно наверстать и августовскую программу выполнить. Надо поработать так, чтобы в конце августа месяца смыть с себя пятно. О двухсотниках: это замечательное движение, только оно медленно развивается у нас. Начальники цехов до сих пор не поняли этого величайшего движения, недооценивают его. Это движение надо поддержать, чтобы оно было массовым.

Постановили: решение прилагается.

Секретарь парткома завода им. В. П. Чкалова [подпись] Милов.

Решение общего партийного собрания завода имени В. П. Чкалова:

Заслушав сообщение уполномоченного Комитета Государственной Оборона тов. Лешукова об указании тов. Сталина на плохую работу завода, партсобрание постановляет:

Объявить всех коммунистов мобилизованными до выполнения программы заводом. Уход коммунистов с работы производить только с разрешения парторга цеха.

Перевести всех парторгов цехов на казарменное положение. Поручить парткому освобождать от казарменного положения парторгов после выполнения плана цехом.

Одобрить решение директора о переводе на казарменное положение руководства завода.

Обязать секретарей цех[овых] партийных организаций провести 18/VIII собрания рабочих, на которых обсудить указания т. Сталина о работе нашего завода.

Обязать партком не позднее 20/VIII обсудить коммунистов, виновных в срыве программы, и привлечь виновных к строжайшей партийной и судебной ответственности.

Предложить парткому заводу на парткоме рассматривать руководителей, по вине которых создаются простои, и привлекать их к строжайшей ответственности.

Секретарь парткома завода им. В. П. Чкалова [подпись] Милов.

ГАНО. П. 738. Оп. 1. Д. 39. Л. 78–80. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф Милова.

№ 32

Постановление бюро Новосибирского обкома ВКП(б) «О мерах по увеличению выпуска самолетов в декабре – январе на заводе № 153 имени Чкалова»

[г. Новосибирск]

3 декабря 1941 г.

Бюро обкома ВКП(б) устанавливает, что на заводе № 153 в настоящее время выросли кадры рабочих и инженеров, значительно увеличилось производственные площади, парк станочного оборудования, накоплен необходимый опыт массового производства, обеспечивающие возможность выполнения декабрьского плана и доведение выпуска самолетов в январе до 8–10 в сутки. Однако хозяйственные и партийные руководители завода плохо используют имеющиеся на заводе огромные резервы оборудования, материалов, рабочей силы, возросшие производственные возможности для выпуска продукции. Вследствие неорганизованности технологического процесса производства и отсутствия должной дисциплины и ответственности среди руководящих работников цехов, на заводе имеют место большие простои станочного оборудования и рабочих. (По цеху № 1 простои за октябрь составили около 40 процентов рабочего времени, по цеху № 3 – около 25 процентов. Аналогичное положение с простоями в цехе № 39 на фабрике «Стандарт», в цехе № 43, в цехе № 6 и других.) Ввод в действие прибывшего оборудования завода № 301 и развертывание работы по выпуску машины Як-7 ведется недопустимо медленно.

Мощности станочного оборудования используются нерационально, малопродуктивно. На заводе преобладают полукустарные, малопродуктивные методы работы. Штамповка деталей, кокильное литье, пресс-формы, приспособления, поточно-стендовая сборка агрегатов и другие организационно-технические мероприятия, увеличивающие производительность труда, дающие экономию материалов и взаимозаменяемость деталей и агрегатов, внедряются исключительно медленно. Производственная, трудовая дисциплина, особенно среди инженерно-технического и руководящего состава работников, слабая. Имеют место прогулы, опоздания на работу, невыполнение норм выработки и заданий, производительность труда низка (65 процентов к плану). Директор завода, начальники цехов не используют полностью предоставленные им права для установления твердого порядка на производстве и не добились беспрекословного исполнения своих приказов и распоряжений.

При попустительстве директора завода тов. Романова и старшего военпреда т. Быкова качество сдаваемых машин на летно-испытательную станцию находится в неудовлетворительном состоянии. В результате этого на заводе № 153 к 1 декабря 1941 года скопилось большое количество самолетов. Обком ВКП(б) считает такое отношение к делу снабжения фронта боевыми самолетами преступным. Уровень массово-политической работы не отвечает задачам, стоящим перед заводом, и не охватывает всех вопросов жизни завода, особенно в отстающих цехах. Партийный комитет завода не уделяет должного внимания борьбе с прогулами и опозданиями, поднятию производительности труда, своевременной ликвидации срыва выполнения графика и отправки самолетов на фронт. Рост числа стахановцев-двухсотников на заводе идет медленно и не соответствует производственным возможностям и политической активности рабочих и инженерно-технических работников.

Бюро обкома ВКП(б) постановляет:

1. Обязать Новосибирский горком ВКП(б), Дзержинский райком ВКП(б) и партийный комитет завода мобилизовать рабочих, инженерно-технических работников и служащих на выполнение приказа заместителя наркома тов. Яковлева, добиваясь своевременного проведения в жизнь всех намеченных мероприятий.

2. Одобрить представленные директором завода т. Романовым организационно-технические мероприятия по увеличению выпуска самолетов в декабре – январе месяцах. Обязать директора и партийный комитет завода установить строжайший

ежедневный контроль за исполнением в установленные сроки организационно-технических мероприятий по каждому цеху и принимать своевременно исчерпывающие меры к выполнению суточных графиков задела деталей и сдачи продукции, привлекая к ответственности лиц, виновных в срыве графика.

3. Бюро обкома ВКП(б) требует от хозяйственных и партийных руководителей завода немедленно ликвидировать простои рабочих и станочного оборудования, добиться полного использования на работе каждого станка и приспособления, имеющихся на заводе, решительно внедрять высокопроизводительные методы работы (штамповка деталей, пресс-формы, кокильное литье, беспереналадочная работа станков, поточно-стендовая сборка и др.). Уточнить существующие нормы выработки, устранить кустарщину в производстве, осуществить взаимозаменяемость деталей и узлов, поточно-кооперационную организацию труда, экономное расходование материалов, инструментов.

4. Обязать директора завода тов. Романова и партийный комитет принять исчерпывающие меры к укреплению трудовой и производственно-технической дисциплины на заводе, ликвидировать прогулы и опоздания на работу. Навести порядок в работе заводских столовых, изжить потери рабочего времени, устранить не вызывающиеся интересами производства хождения по цехам в поисках материалов, инструментов, чертежей, заготовок, наладив обслуживание рабочих на их местах работы. Повысить ответственность каждого на заводе за безусловное выполнение приказа директора. Добиться использования мастерами, начальниками цехов предоставленных им прав и обязанностей. Резко сократить текучесть и частую сменяемость начальников цехов и мастеров.

5. В целях ускорения выпуска машин Як-7 обязать директора завода тов. Романова:

А) внести ясность в снабжении производства машины необходимыми материалами, обеспечить ими цеха на декабрьскую программу немедленно;

Б) обеспечить кадрами инженерно-технических работников и рабочих участки по машине Як-7;

В) ускорить размещение оборудования и цехов для машины Як-7, приняв срочные меры к окончанию строительства корпуса № 69.

6. Обязать директора завода тов. Романова укреплять единоначалие на заводе, потребовать от руководящих работников завода, тов. Романова укрепить единоначалие на заводе, потребовать от руководящих работников завода (зам. директора, гл[авного] инженера, гл[авного] технолога, нач[альника] производства и др.) равную ответственность как за выпуск машины Як-7, так и ЛаГГ-3.

7. Обязать Дзержинский райком ВКП(б) и партком завода № 153 поднять уровень массово-политической работы среди рабочих, инженерно-технических работников и служащих в соответствии с указанием товарища Сталина в речи от 6 ноября и поставленными задачами перед заводом, добиваясь максимального выпуска боевых самолетов для фронта, установить контроль за своевременной отправкой готовой продукции на фронт.

8. В целях усиления мощности завода для увеличения выпуска самолетов:

А) обязать нач[альника] СибОВСУ тов. Лещука немедленно передать заводу № 153 все оборудование и лесоматериалы, имеющиеся на деревообделочном комбинате, для производства самолетных лыж и тары для них;

Б) обязать директора Кузнецкого металлургического комбината тов. Белана изготовить заводу № 153 металл для кузнечных штампов из стали 5ХГМ (500 шт.);

В) обязать тов. Котляра, директора завода № 69, принять заказы завода № 153 на литье под давлением деталей из цветных металлов;

Г) обязать директоров заводов: № 69 т. Котляра, «Электросигнал» т. Озерского, прожекторного завода т. Эстрина – изготовить к 25 декабря для завода № 153 штампы для холодной штамповки и приспособления в количествах согласно приложению.

9. Для обеспечения потребности завода в кадрах рабочих и инженерно-технических работников завода обязать директора завода т. Романова:

А) привести в соответствие штаты управления завода и цехов;

Б) подготовить в декабре – январе месяцах 1500 чел. производственных рабочих из числа служащих, обслуживающего персонала и подсобных рабочих, имеющих на заводе;

В) перевести в декабре месяце 250 чел. инженеров из аппарата завода на производственную работу в цехах.

10. Поручить отделу кадров обкома ВКП(б) в 10-дневный срок направить на завод № 153 из городов и районов области 150 чел. столяров.

11. Обязать тов. Капустина (управл[яющий] трестом № 7) закончить строительство и сдать в эксплуатацию заводу № 153:

А) две камеры лесосушилки на заводе – к 15 декабря;

Б) пять камер лесосушилки – к 25 декабря;

В) цех экспедиции – к 5 декабря;

Г) термические мастерские цехов [№] 2–5 – к 20 декабря;

Д) фабрику-кухню – к 1 января 1942 [г.].

12. Обязать облисполком и отдел химической промышленности обкома ВКП(б) совместно с директором завода № 153 срочно разместить на предприятиях области для обеспечения нужд завода № 153:

А) производство казеинового клея;

Б) производство лаков, красок, шпаклевок, других химических продуктов, идущих на производство самолетов;

В) производство резиновых и кожаных изделий.

13. Обязать директора Кемеровского коксохимического завода тов. Максимова обеспечить производство и отгрузку смоляного клея в размерах полной потребности завода № 153.

14. Поручить облисполкому:

А) выделить наряды на покупку в колхозах области 50 лошадей для завода № 153;

Б) обязать облторготдел к 15 декабря открыть в соцгороде завода имени Чкалова коммерческий продуктовый магазин;

В) решить вопрос о передаче заводу № 153 одного совхоза.

15. Просить ЦК ВКП(б) и СНК СССР:

А) в связи с возросшим количеством авиационных заводов в Новосибирской области установить должность секретаря обкома ВКП(б) по авиационной промышленности;

Б) обязать Госплан и Наркомхоз выделить для перевозки рабочих завода № 153 восемь моторных и 20 прицепных трамвайных вагонов;

В) обязать наркома авиационной промышленности тов. Шахурина:

1) Ввиду перегруженности железнодорожного транспорта и отдаленности завода от снабжающих его центров, выделить для завода № 153 два транспортных самолета с целью бесперебойного снабжения агрегатами и необходимым материалами.

2) Выделить с эвакуированных заводов для завода № 153 недостающие до комплектной мощности: 50 шт. револьверных станков типа 1336, 1338, 30 шт. токарных станков, 4 шт. бесцентрово-шлифовальных станков.

3) Направить на завод № 153 высококвалифицированных слесарей – сборщиков самолетов – 150 чел., гидравликов – 100 чел., столяров-сборщиков – 150 чел.

4) Обязать Госплан СССР, Наркомат авиационной промышленности выделить для пуска новых цехов завода № 153 необходимое количество калориферов, труб, кабеля, провода.

5) Обязать Наркомат тяжелого машиностроения разместить на Уралвагонзаводе 46 наименований деталей крупных штамповок для завода № 153 имени Чкалова.

Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) [подпись] М. Кулагин.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 33. Д. 503д. Л. 14–21. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф М. В Кулагина. Впервые опубликовано: Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны: Сб. док. Новосибирск, 2005. С. 201–205.

№ 33

Справка «О причинах систематического невыполнения плана заводом № 153 имени В. П. Чкалова»

[г. Новосибирск]

...января⁶¹ 1942 г.

Хозяйственные и партийные руководители завода № 153 плохо используют имеющиеся огромные резервы оборудования и рабочей силы, во втором цехе из всего установленного оборудования работает 20 %, кроме того, во всех механических цехах станки работают малопроизводительно: общий коэффициент использования 65–70 %.

На заводе преобладают полукустарные, малопроизводительные методы работы. Штамповка деталей, кокильное литье, пресс-формы, поточно-стендовая сборка агрегатов и другие организационно-технические мероприятия, увеличивающие производительность труда, дающие экономию материалов и взаимозаменяемость деталей и агрегатов, внедряются исключительно медленно.

Неорганизованность и неотработка технологического процесса производства увеличивает цикл изготовления машин и резко снижает выпуск продукции.

Отсутствие должной дисциплины и ответственности среди руководящих работников цехов и рабочих создает расхлябанность на работе, в результате этого на заводе имеют место большие простои станочного оборудования и рабочих (цеха № 1, 3 и т. д.).

Производственно-трудовая дисциплина слабая, много еще имеется прогулов, опозданий на работу и сон в цехах во время работы ночной смены.

Плохая организация бытового обслуживания рабочих оказывает большое влияние на производительность труда, так, например, квалифицированные рабочие цеха № 50, которые раньше перевыполняли норму, сейчас 152 человека не выполняют норму. Причина в том, что рабочий тратит на обед от 3 до 4 часов вместо полагающегося часа. Такое явление имеет место во всех цехах завода.

Отсутствие своевременного снабжения готовыми агрегатами и материалами, особенно в декабре месяце.

Уровень массово-политической работы не отвечает задачам, стоящим перед заводом, и носит отвлеченный характер. Нарушители трудовой дисциплины не обсуждаются на партийных и профсоюзных собраниях цехов, и на этих примерах не воспитываются другие рабочие цехов.

Для выполнения программы заводом необходимо в первую очередь изжить методы кустарщины и хорошо наладить технологический процесс производства, подняв массово-политическую работу, широко привлекая к обсуждению нарушителей дисциплины всех рабочих, и вместе с тем необходимо показывать достижения лучших рабочих и улучшить организацию бытового обслуживания.

*Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б)
по авиапромышленности [подпись] Хромов.*

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 33. Д. 513. Л. 23–24. Машинопись. Черновик. Подпись-автограф Хромова.

⁶¹ Дата не установлена.

№ 34

Справка о состоянии заводов Наркомата авиационной промышленности, эвакуированных в Новосибирск

[г. Новосибирск]

...января⁶² 1942 г.

1. Завод № 43 (Киевский) самолетный – влился в завод № 153.
2. Завод № 23 (Ленинградский) самолетный – влился в завод [№] 153.
3. Завод № 388 (Ленинградский), изготавливает шасси для самолетов, – влился в завод № 153.
4. Завод № 115⁶³ (Московский) опытных самолетов – влился в завод № 153.
5. Завод № 301⁶⁴ (Московский) самолетный – влился в завод № 153.

Все эти заводы разместились на площадях завода № 153, и в настоящее время оборудование заводов установлено и работает. В подавляющем большинстве эвакуация этих заводов была проведена неорганизованно, прибывшее оборудование в основном некомплектное, кроме того, монтажные цеха остались на местах для ремонта самолетов. Наиболее организованно прибыл завод № 388, который вывез целиком все оборудование и кадры, и в результате он быстрее других заводов приступил к нормальной работе (примерно через 15 дней после прибытия). В завод № 153, кроме этих заводов, влились частично завод № 615 (Днепропетровский) самолетный, вновь строящийся, и завод № 31 (Таганрогский) самолетный.

Завод № 51 (Московский) опытных самолетов. Находится в гор[оде] Новосибирске. Размещен на площади гаража. Оборудование в настоящее время установлено и работает пока не полностью, в связи с подводкой энергии. Вопрос о программе завода № 51 находится на разрешении наркомата.

Завод № 296 (Харьковский) – изготавливает агрегаты для авиационных моторов. Находится в с. Бердск. Размещен на площадях складов Управления государственных резервов. Оборудование в основном смонтировано, частично работает. Для завода в настоящее время не хватает электроэнергии. С целью обеспечения электроэнергией сейчас устанавливаются дизеля. Причина затягивания пуска завода в том, что Управление государственных резервов несвоевременно освободило переданные заводу помещения.

Завод № 9 (Бердянский) – изготавливает специальные станки для самолетных заводов. Находится в с. Бердск. Разместился вместе с заводом № 296 на тех же площадях. Оборудование все установлено и работает.

Завод № 6 (Московский) – изготавливает газосварочную аппаратуру. Находится в г. Кемерово. Состояние завода еще не проверено.

*Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б)
по авиационной промышленности Хромов.*

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 33. Д. 513. Л. 26–27. Машинопись. Черновик. Подпись-автограф Хромова.

⁶² Дата не установлена.

⁶³ В 1934 г. группа легкой авиации А. С. Яковлева получила название «завод легких самолетов», затем – «завод № 115». В октябре 1941 г. большая часть предприятия эвакуирована в Новосибирск на территорию авиационного завода № 153, где был образован филиал завода № 115, а часть предприятия оставалась в Москве. В марте 1942 г. была начата реэвакуация завода.

⁶⁴ 27 апреля 1937 г. постановлением Совета труда и обороны (СТО) СССР на базе мебельной фабрики в г. Химки Московской области был создан авиационный завод № 301. В 1941 г. авиазавод № 301 был эвакуирован в Новосибирск на авиазавод № 153 и производил истребители Як-1, Як-7, а также детали для ЛаГГ-3. В апреле 1942 г. ОКБ-301 с частью коллектива вернулось в Химки. Остальные работники в 1942–1943 гг. были переведены в г. Горький (г. Нижний Новгород) в состав ОКБ-21 под руководство С. А. Лавочкина.

№ 35

О мерах выполнения решения ГКО от 23 декабря 1941 года заводом № 153»

[г. Новосибирск]

7 февраля 1942 г.

Бюро обкома ВКП(б) считает, что подготовка к производству самолетов Як-3 на заводе [№] 153 проходит крайне неудовлетворительно. Технологический процесс массового производства самолетов Як-3 до настоящего времени полностью еще не разработан, спущенные в цеха заказы на приспособления и инструмент часто меняются или аннулируются. Так, в январе 1942 года из 90 заказов цеха № 14 аннулированы 16. Такое положение и в других цехах. На заводе нет четкости в руководстве техническими вопросами, имеют место случаи, когда в цехах по одному и тому же вопросу даются разными лицами распоряжения, противоречащие одно другому (цех № 3, 14 и др.). Не подготовлено чертежное хозяйство на инструмент и основные детали. Заказы, спущенные цехам, чертежами обеспечиваются не полностью, вследствие чего график выполнения [заказов] цехами не выдерживается. Вместе с этим окончание заделов по машине ЛаГГ-3 и перепланировка цехов проходит неорганизованно, во многих цехах рабочие ходят без дела, их заработок резко снизился, рабочие высказывают законное недовольство и возмущаются таким положением на заводе (цехи № 42, 43 и т. д.).

Планы работ для цехов спускаются несвоевременно и недостаточно проработанными и увязанными с технологическим циклом производства, вследствие этого заготовительным цехам дается задание меньше цехов-потребителей (цех № 50 и 60). Такое несоответствие в планировании вносит дезорганизацию в работу цехов и создает трудности в создании задела в целом по заводу. Партком завода недостаточно проверял подготовку к производству самолетов Як-3 и не взял под свой контроль весь комплекс развертывания работ, цеховые партийные организации, не имея ясных представлений, за что они конкретно должны бороться, в работе не уверены, имеют [ся] факты прямого бездействия.

Бюро обкома ВКП(б) постановляет:

1. Предупредить директора завода № 153 т. Романова и парторга ЦК ВКП(б) т. Милова, что дальнейшее затягивание организации массового производства самолетов Як-3 не может быть терпимо, и потребовать от них устранения отмеченных настоящим постановлением недостатков и упущений в работе в кратчайшие сроки.

2. Обязать директора завода № 153 т. Романова:

А) обеспечить выпуск машин в феврале месяца в количестве, указанном в постановлении Государственного Комитета Обороны от 2 февраля 1942 года;

Б) освободить до 20 февраля цеха от заделов по машине ЛаГГ-3, оставив в цехах необходимое количество [самолетов] для выполнения программы февраля и марта месяцев;

В) закончить технологическую перестройку и перепланировку цехов к 1 марта 1942 года и начать выпуск в массовом производстве машин Як-3;

Г) решительным образом улучшить работу отдела снабжения завода, имея в виду, что от своевременного и комплектного снабжения готовыми изделиями и материалами (а это дело сейчас поставлено из рук вон плохо) зависит успех работы завода в освоении машины Як-3 и выполнение установленной программы по производству самолетов;

Д) немедленно принять меры к правильному использованию каждого рабочего, строго наказывая тех руководящих работников завода, которые допускают простои рабочих, не создают своевременную подготовку рабочего места.

3. Обязать отдел металлургической промышленности обкома ВКП(б) (т. Енютина) разработать мероприятия по производству бронеспинков для завода № 153 на Кузнецком металлургическом заводе и внести свои предложения на бюро

обкома ВКП(б) не позднее 20 февраля 1942 года.

4. Обязать отдел химической промышленности обкома ВКП(б) (т. Логвиненко) принять все необходимые меры по освоению в ближайшее время производства клея для завода № 153 кемеровскими заводами.

5. Обязать Дзержинский РК ВКП(б) гор[ода] Новосибирска и партком завода № 153 довести до конца все намеченные мероприятия по улучшению культурно-бытового обслуживания рабочих завода им. Чкалова и не ослаблять начатой ими работы по разъяснению указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 декабря 1941 года.

6. Предложить директору завода т. Романову и управляющему трестом № 7 т. Капустину не позднее 20 февраля 1942 года внести свои предложения об окончании строительства аэродрома в зимних условиях, имея в виду, что с наступлением тепла облет машин при существующем положении производятся не может и что это обстоятельство поставит под угрозу срыва отправки самолетов на фронт.

7. Просить ЦК ВКП(б):

А. Ввиду большой потребности завода № 153 в кислороде обязать Госплан СССР выделить заводу № 153 кислородную установку производительностью не менее 150 кубометров в час.

Б. Обязать наркома черной металлургии т. Тевосяна⁶⁵ приступить к производству бронеспинок для завода № 153 на Кузнецком металлургическом заводе, а наркома авиационной промышленности т. Шахурина – изыскать необходимые прессы для изготовления бронеспинок.

В. Обязать директоров заводов: Сталинградского тракторного и Уралвагонзавода – изготовить в установленный срок штамповку детали шасси для завода № 153 в количествах, заказанных Наркоматом авиационной промышленности.

Г. Обязать директора Уралмашзавода поставить в установленный срок 580 штук стальных кубиков для завода № 153, заказанных ему НКАП.

Д. Обязать наркома авиационной промышленности т. Шахурина выделить заводу № 153:

А) три масловодозаправщика и один бензозаправщик;

Б) 25 электрокаров, из них 10 штук – 0,5 тонны и 15 штук – 1 тонна;

В) в связи с переходом завода на производство машины Як-3 пересмотреть фонды снабжения завода № 153 и обеспечить полностью завод трубами для фюзеляжа;

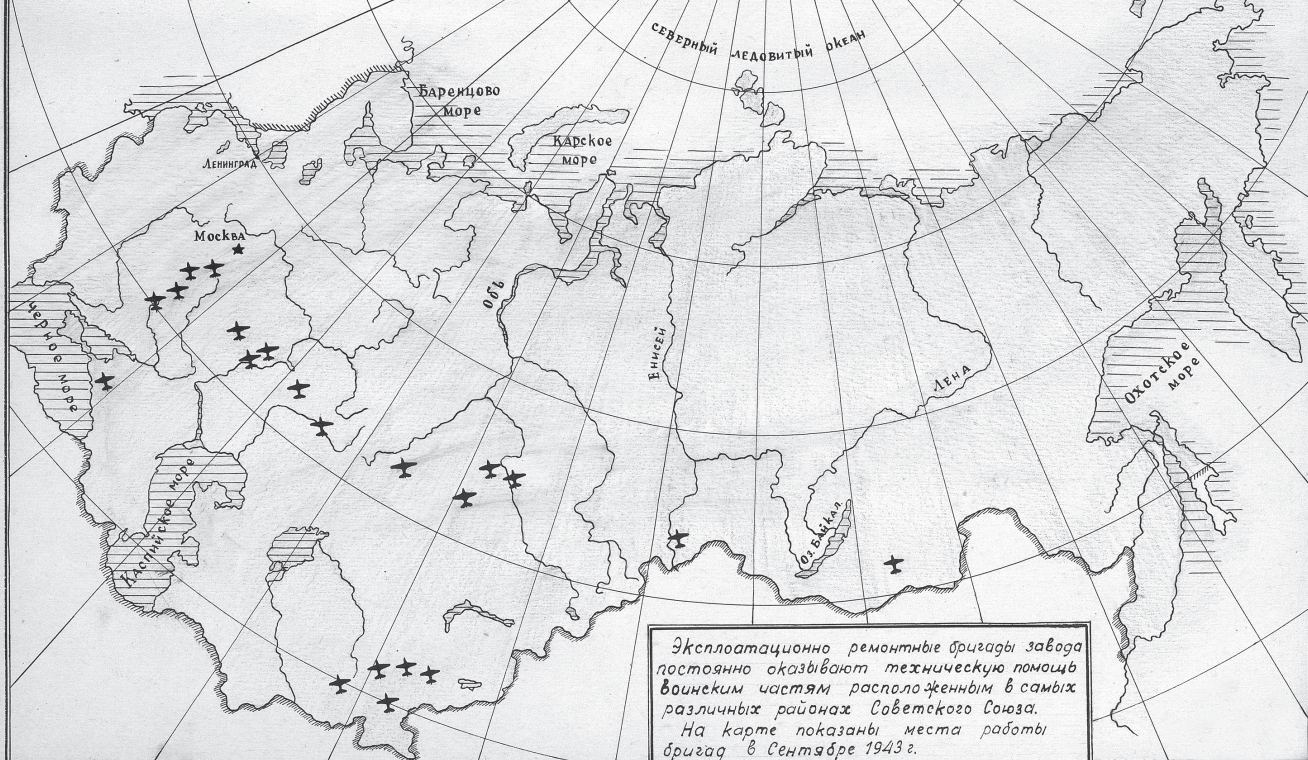
Г) снабжать завод № 153 моторами, водорадиаторами, винтами и маслорадиаторами в соответствии с программой, установленной Государственным Комитетом Обороны.

Е. В связи с расширением производства завода № 153 за счет размещения эвакуированных предприятий НКАП № 301, 23, 43, 115 и 388 и увеличением парторганизации до 1450 чел., а количества рабочих до 23 000 человек, утвердить дополнительный штат освобожденных партийных работников завода в составе 2 инструкторов парткома и 5 секретарей цеховых парторганизаций следующих цехов: № 3, 25, 39, 2 и отдел главного механика.

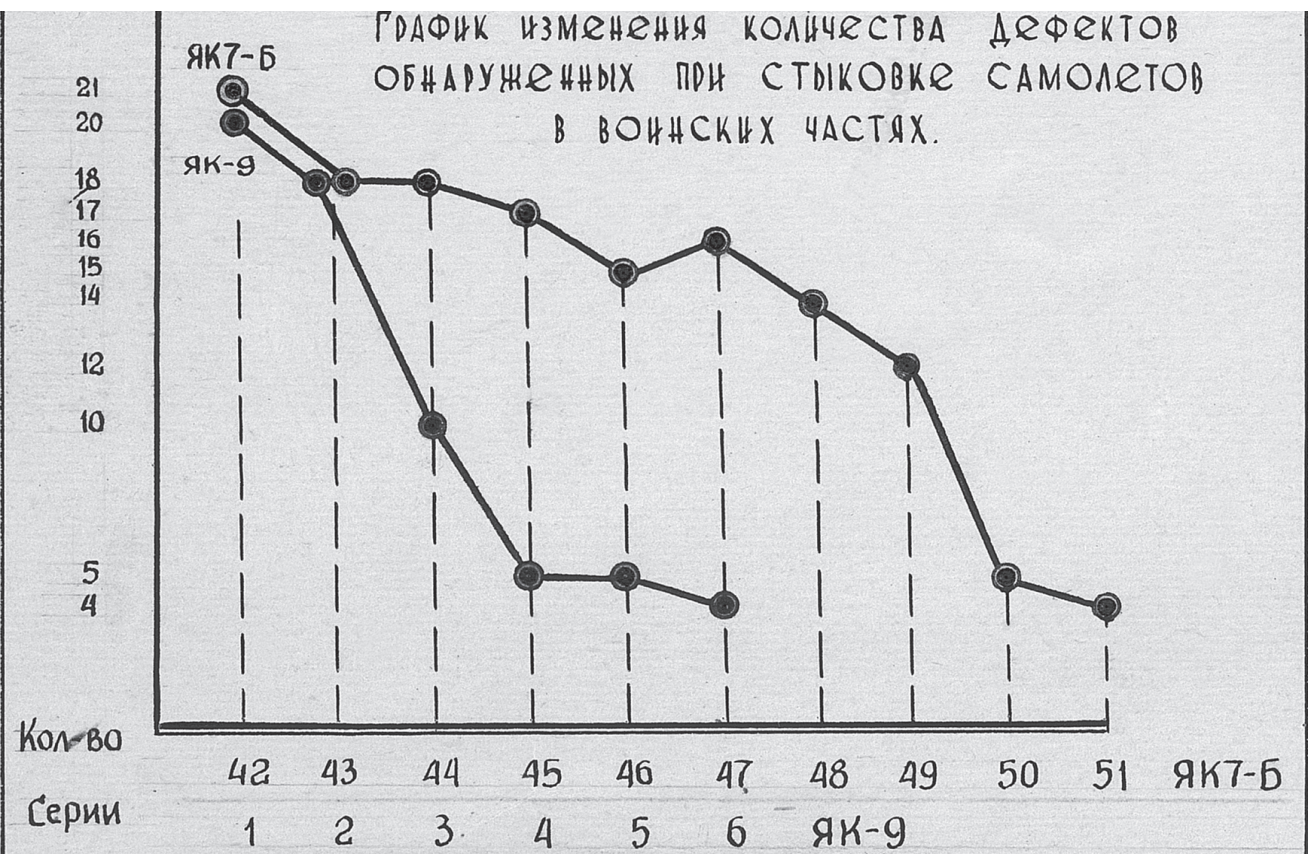
Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) [подпись] М. Кулагин.

ГАНУ. П. 4. Оп. 33. Д. 665. Л. 77–80. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф М. В. Кулагина.

⁶⁵ Тевосян Иван Фёдорович (Ованес Тевадросович) (1902–1958) – советский государственный и партийный деятель, один из основателей советского ВПК. Член партии с 1918 г. В 1919 г. был секретарем подпольного городского райкома РКП(б) в Баку. Участник подавления Кронштадтского мятежа (1921). С 1921 г. обучался в Московской горной академии на металлургическом факультете (окончил в 1927 г.), был секретарем партийного бюро академии и одновременно работал зам. зав. отделом пропаганды и агитации Замоскворецкого райкома партии. В 1936–1939 гг. – начальник главка, 1-й заместитель наркома оборонной промышленности СССР. В 1940–1948 гг. – нарком, затем министр черной металлургии СССР. В 1949–1956 гг. – заместитель председателя Совета министров СССР, одновременно в 1950–1953 гг. – министр черной металлургии СССР.



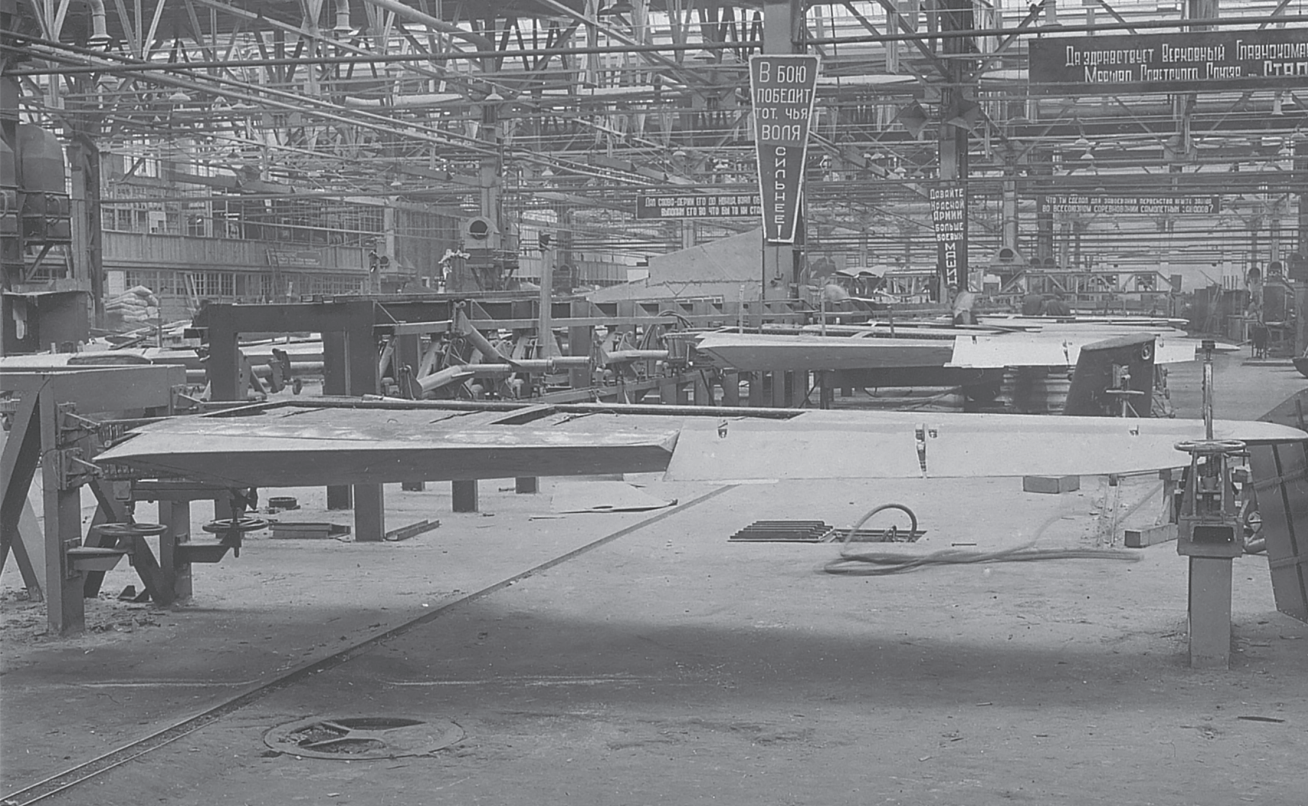
ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 550. Л. 16.



Описание на фото. 1943 г. ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 550. Л. 15.



Руководитель фронтовой ремонтной бригады завода № 153 им. В.П. Чкалова Моргаловский (слева) с инженером полка обсуждают способ ремонта поврежденного самолета. Линия фронта, 1943 г.
ГАНУ. Ф. П. 4. Оп.7. Д. 550. Л. 18.



Первая линия поточной сборки крыла Як-9 на заводе № 153 им. В.П. Чкалова. Новосибирск, 1943 г.
ГАНО. Ф. П. 4. Оп.7. Д. 550. Л. 22.



Восстановление электродвигателей на заводе № 153 им. В. П. Чкалова, собранных из утиля других заводов.
Новосибирск, 1943 г. ГАНО. Ф. П. 4. Оп.7. Д. 550. Л. 34.



Коллектив цеха № 13 завода № 153 им. В.П. Чкалова на уборке картофеля.
Новосибирская область, 1943 г. ГАНО. Ф. П. 4. Оп.7. Д. 550. Л. 42.

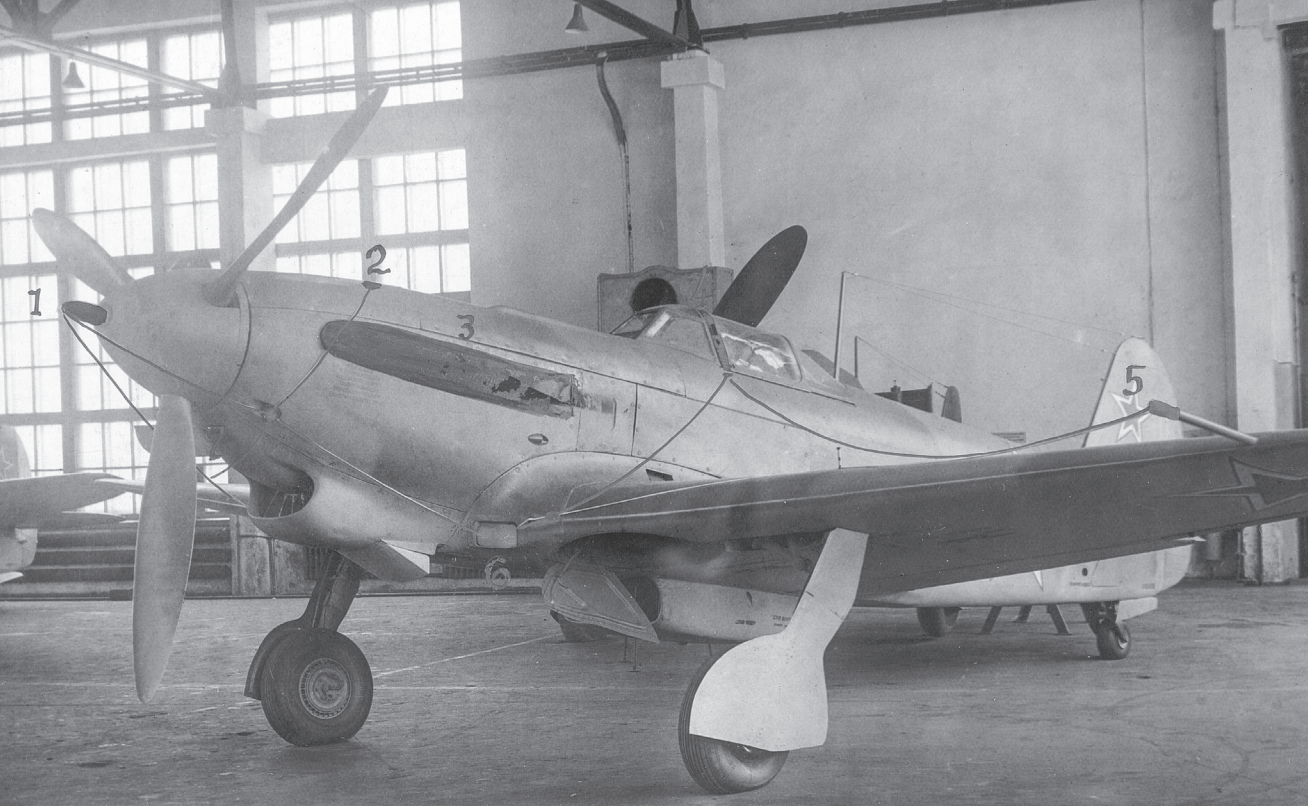


Коллектив цеха № 50 завода № 153 им. В. П. Чкалова заканчивает уборку картофеля.
Новосибирская область, 1943 г. ГАНО. Ф. П. 4. Оп.7. Д. 550. Л. 43.

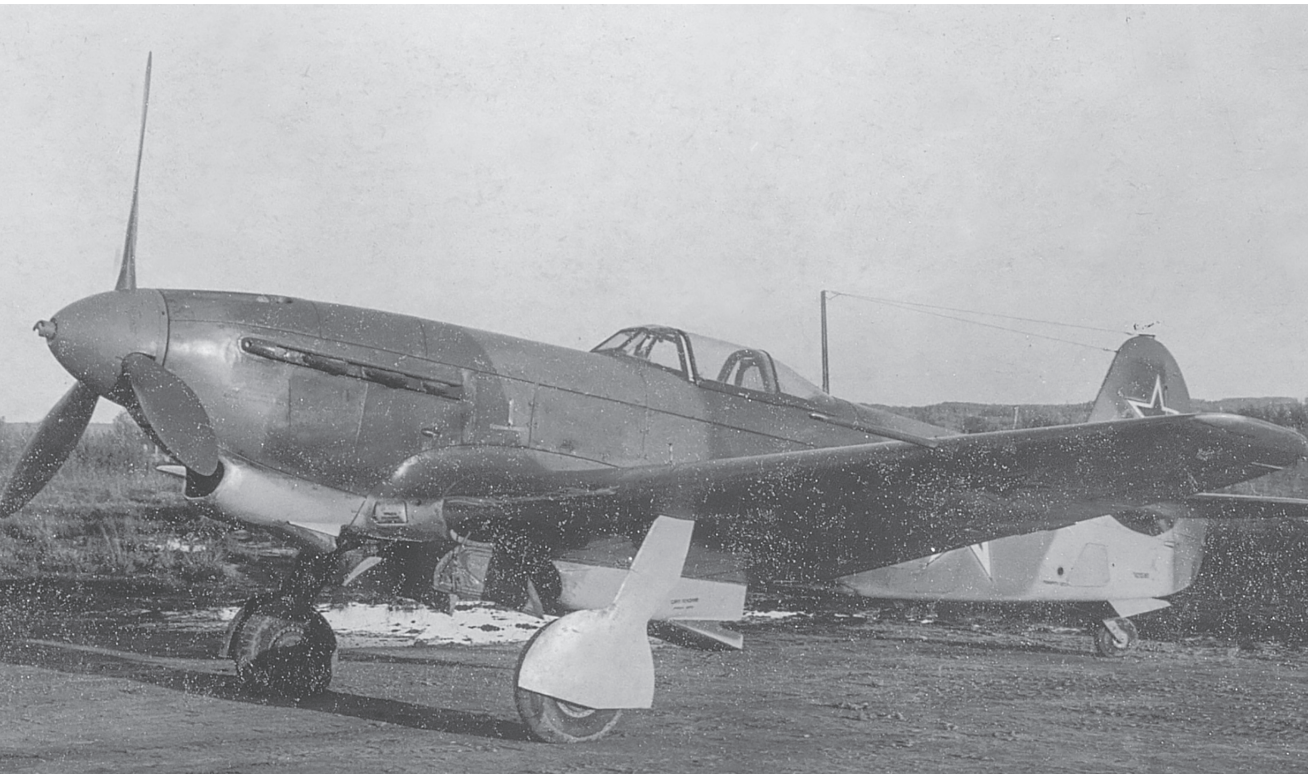


Группа руководящих работников завода № 153 им. В. П. Чкалова награжденных орденами и медалями Советского Союза. Новосибирск, 1944 г. ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 8. Д. 510. Л. 12.





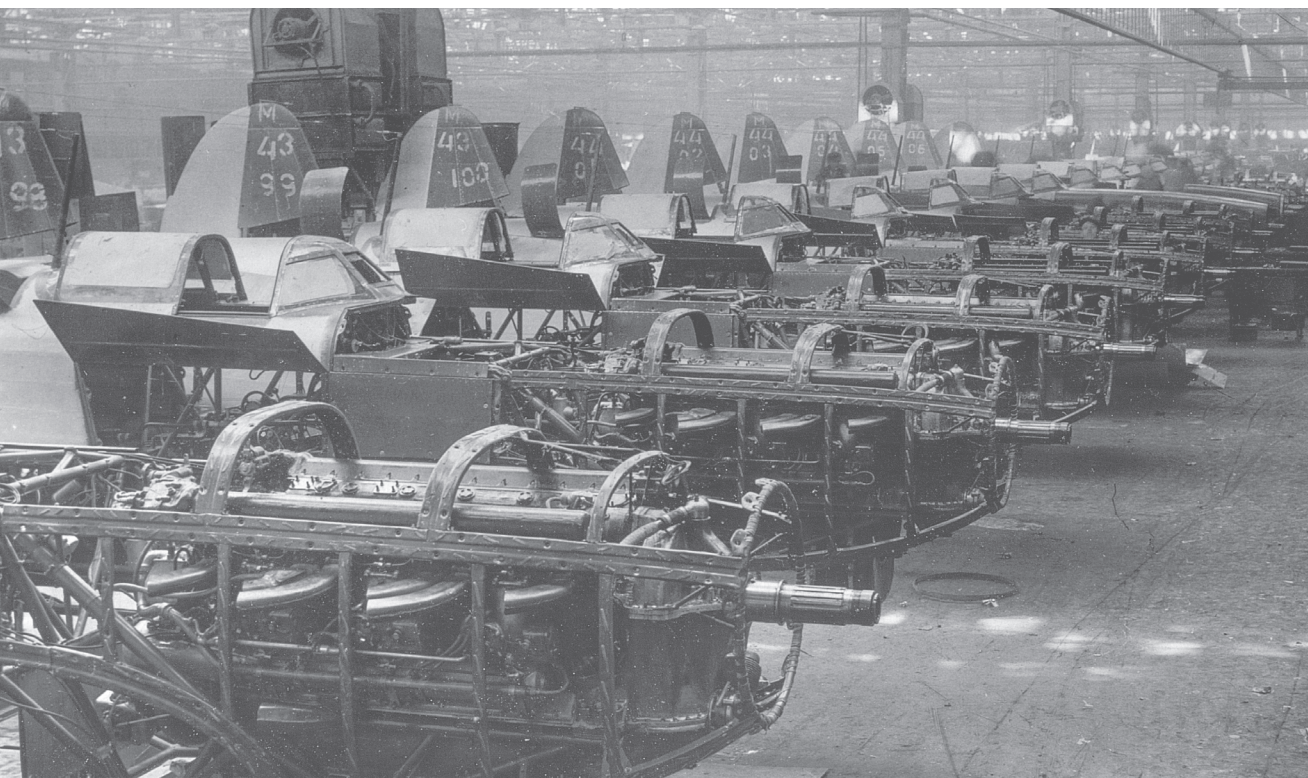
Новый тип летного зачехления истребителя Як-9, разработанный инженером Феррейн на заводе им. В. П. Чкалова. Новосибирск, 1944 г. ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 8. Д. 510. Л. 27.



Истребитель Як-9, с двигателем ВК-105ПФ вооруженный 20мм пушкой ШВАК и 12.7 мм пулеметом УБС, на аэродроме завода № 153 им. В. П. Чкалова. Новосибирск, 1944 г. ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 8. Д. 512. Л. 28.



Поток на участке вывода крыла в крыльевом цехе завода № 153 им. В. П. Чкалова. Новосибирск, 1944 г.
ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 8. Д. 512. Л. 23.

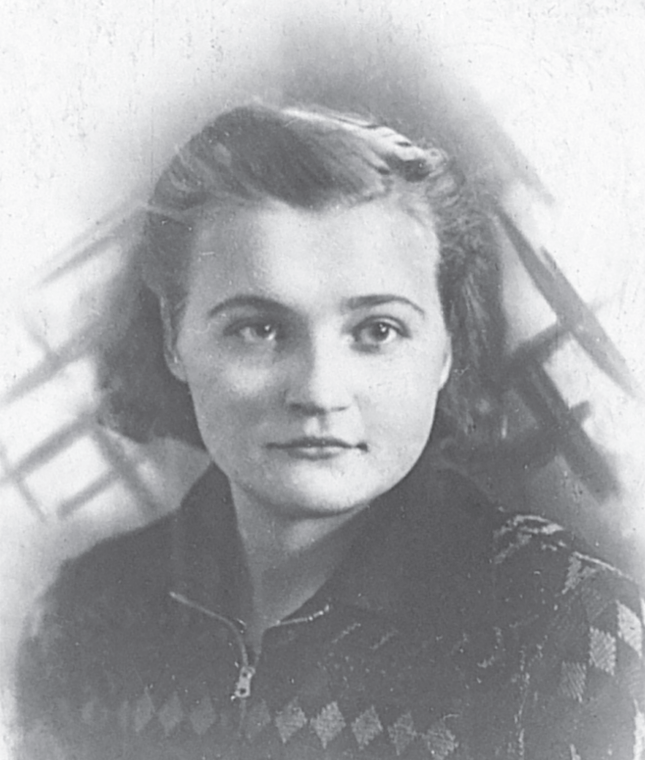


Конвейер ритмичного потока сборки и опалубки фюзеляжей на заводе № 153
им. В. П. Чкалова. 1944 г. ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 8. Д. 512. Л. 26.



На митинге, посвященном годовщине вручения трудового Знамени, коллектив завода № 153 им. В. П. Чкалова подтвердил клятву, данную им в августе 1943 г. – сохранить в своих руках Знамя ГКО до конца войны. Новосибирск, 1944 г.
ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 8. Д. 512. Л. 4.

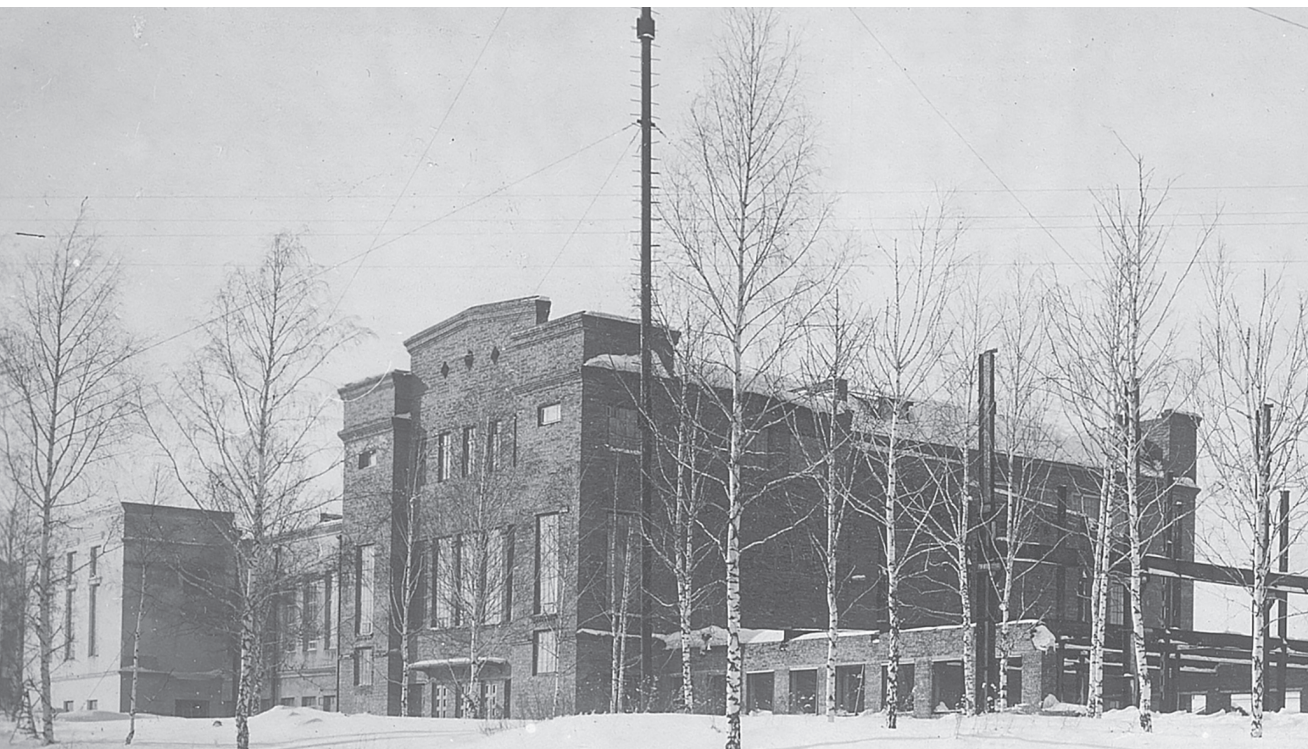




Калинкина А. И. – инициатор организации комсомольско-молодежных бригад на заводе № 153 им. В. П. Чкалова. 1944 г.
ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 8. Д. 510. Л. 43.



Станиславский Л. Я. – комсорг первой комсомольско-молодежной мастерской на заводе им. В. П. Чкалова. 1944 г.
ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 8. Д. 510. Л. 43.



Строящееся здание аэродинамической лаборатории для сотрудников филиала Центрального аэрогидродинамического института им. Н. Е. Жуковского. Новосибирск, 1942–1943 гг.
ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 9. Д. 355. Л. 13.



Яковлев Я. М. – бригадир фронтовой бригады завода № 153 им. В. П. Чкалова. Победитель в соревновании комсомольско-молодежных бригад. 1944 г. ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 8. Д. 510. Л. 43.



Тихонова З. С. – бригадир фронтовой бригады завода им. В.П. Чкалова. 1944 г.
ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 8. Д. 510. Л. 43.

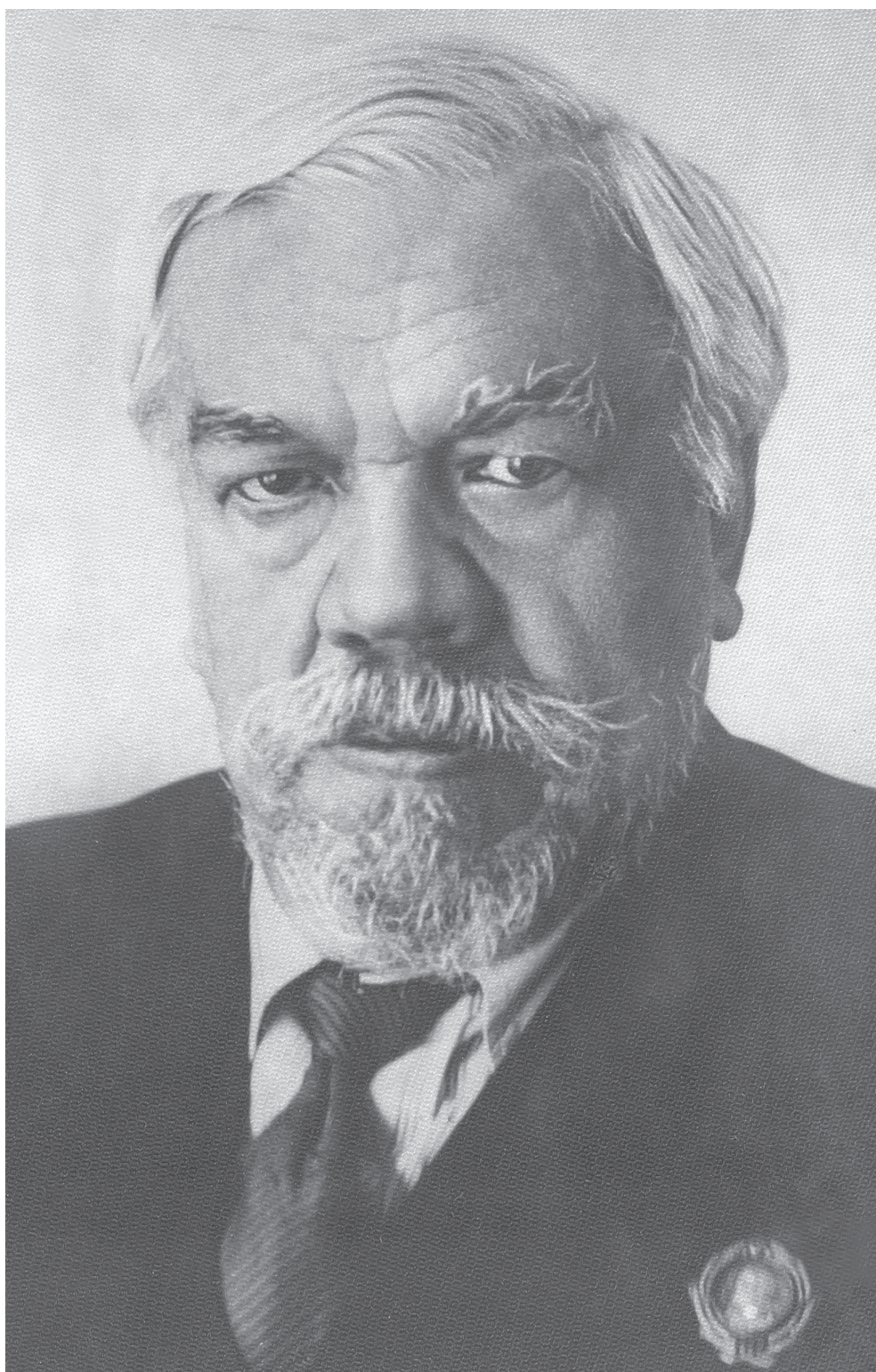




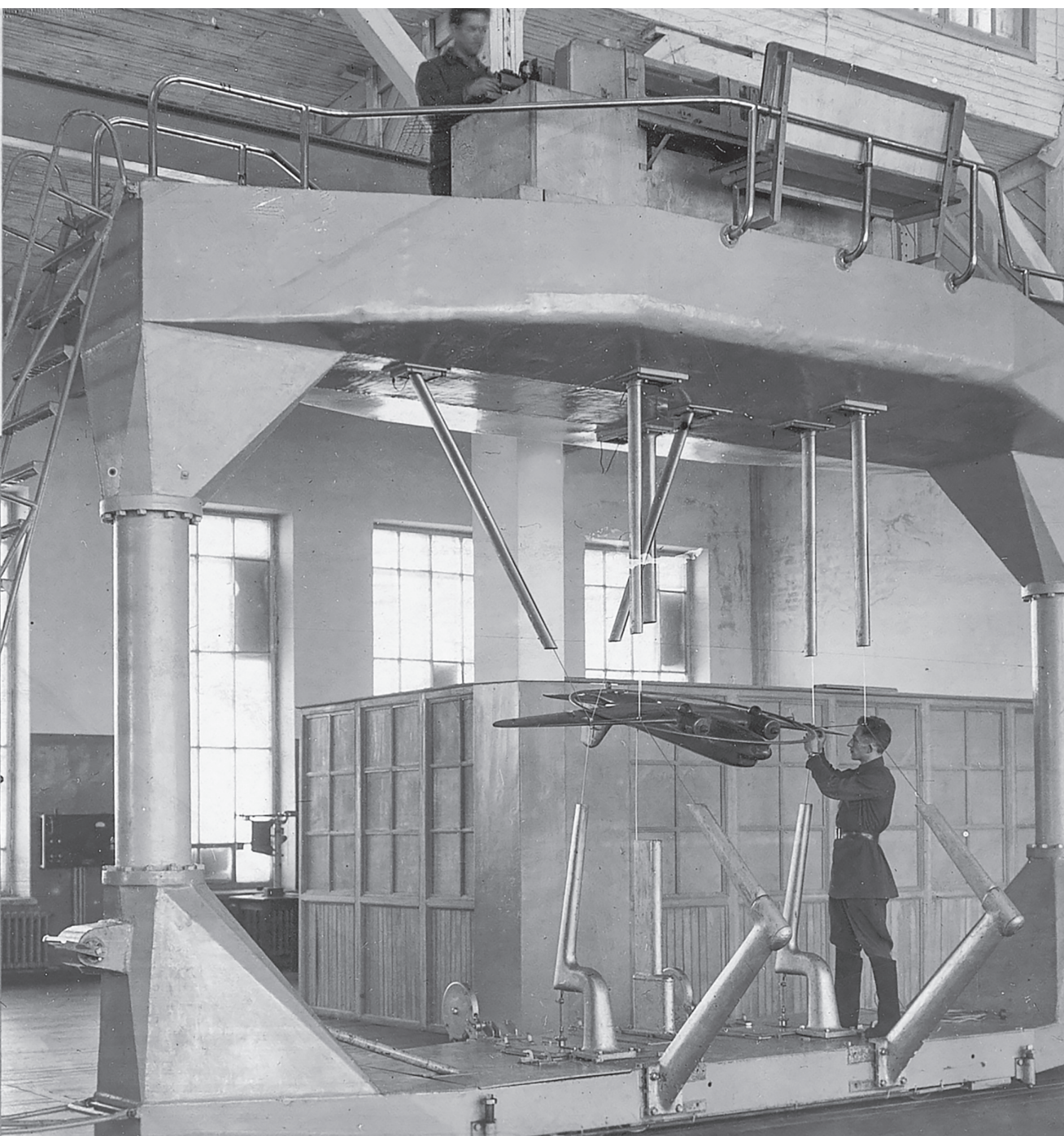
Слесарно-механическая мастерская Центрального аэрогидродинамического института им. Н. Е. Жуковского. Новосибирск, 1944 г. ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 9. Д. 355. Л. 12.



Модельно-столярная мастерская филиала Центрального аэрогидродинамического института им. Н. Е. Жуковского. Новосибирск, 1944 г. ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 9. Д. 355. Л. 15.



Чаплыгин С. А. – академик, первый директор новосибирского филиала № 2 Центрального аэрогидродинамического института им. Н. Е. Жуковского. ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 9. Д. 355. Л. 3.



Шестикомпонентные автоматические весы с ниточным подвесом. Весы позволяли измерять лобовое сопротивление, подъемную силу, боковую силу и моменты крена. Новосибирск, 1944 г. ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 9. Д. 355. Л. 26.



Препараторская плита с необходимым комплектом приспособлений для обмера моделей.
Новосибирский филиал № 2 Центрального аэрогидродинамического института им. Н. Е. Жуковского.
Новосибирск, 1944 г. ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 9. Д. 355. Л. 28.

№ 36

Об освобождении производственных площадей завода [№] 153 от изделий ЛаГГ-3 для организации производства массово-серийного выпуска самолетов Як-7

[г. Новосибирск]

6 марта 1942 г.

Отметить, что, несмотря на решение бюро обкома ВКП(б) от 7 февраля 1942 года, обязывающее директора завода № 153 тов. Романова к 20 февраля 1942 года освободить производственные цеха от излишнего, снятого с производства задела машины ЛаГГ-3, мешающего организации производства массово-серийного выпуска самолетов Як-7, тов. Романов до настоящего времени не принял необходимых мер к выполнению этого решения.

Предупредить тов. Романова, что если в течение трех суток решение бюро обкома ВКП(б) по данному вопросу не будет выполнено, то он будет привлечен к строжайшей партийной ответственности.

Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) [подпись] М. Кулагин.

ГАНО. П. 4. Оп. 33. Д. 6656. Л. 5. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф М. В. Кулагина.

№ 37

Сообщение первому секретарю Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагину от директора завода имени В. П. Чкалова П. С. Романова и заместителя секретаря парткома завода И. Теплякова

[г. Новосибирск]

24 мая 1942 г.

В цехе завода имени В. П. Чкалова, где начальник цеха тов. Курушин А. С., парторг тов. Шейхетов И. В., фрезеровщик 6-го разряда, тысячник тов. Монако[в] Иван Илларионович, работая на двух станках и применив многоместное приспособление, сконструированное совместно с нач[альником] мастерской тов. Беляком Константином Никитичем, в ночь с 23 на 24 мая дал рекордную производительность труда при изготовлении сложной детали 3109-16, выполнив норму на 14 940 %. Обработывая одновременно 24 детали вместо одной и совместив при этом несколько других операций (стройку, разметку, слесарную обработку), тов. Монаков И. И. заменил труд 55 слесарей, 63 строгальщиков, 15 разметчиков, 15 фрезеровщиков. Коллектив завода мобилизован на новые производительные успехи.

*Директор завода [подпись] Романов.
Зам. секретаря парткома [подпись] Тепляков.*

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 511. Л. 220. Машинопись. Подпись-автографы Романова и Теплякова. На документе имеется рукописная пометка М. В. Кулагина и его подпись: «тов. Бабалину следует поместить в газету 24/V М. Кулагин». В тексте документа есть исправления. Зачеркнуто «с нач. мастерской тов. Беляком Константином Никитичем» и сверху написано: «инженерами тт. Николаевым и Беляком». Зачеркнут номер сложной детали – 3109-16.

№ 38

Докладная записка директора завода № 153 имени В. П. Чкалова
П. С. Романова первому секретарю Новосибирского обкома
ВКП(б) М. В. Кулагину

[г. Новосибирск]

3 июня 1942 г.

В течение ближайших 2-3 месяцев завод им. В. П. Чкалова ощущать острой нужды в квалифицированной рабочей силе не будет, т. к. необходимая потребность в рабочей силе будет покрыта за счет выпуска учеников ремесленного училища и ФЗО, закончивших срок обучения. Что касается обеспечения завода подсобной рабочей силой, то в последней на протяжении всего времени [завод] ощущал и ощущает острую нужду и для обеспечения ряда подсобных работ очень часто вынужден снимать квалифицированных рабочих, в особенности на разгрузку и погрузку железнодорожного транспорта, и такелажников в цехах; замена полностью женским трудом не представляется возможным в силу тяжелой работы. Например, в таких цехах, как [в] цехе окончательной сборки, крыльевом, фюзеляжном, летном поле, цехе шасси, экспедиции, такелажные бригады укомплектованы только на 40–50 % и, для того чтобы доукомплектовать их, требуется не менее 150 человек. В связи с увеличением грузопотока, идущего в адрес завода, значительно увеличился объем разгрузочных работ, в связи с чем железнодорожный и автогужевой цеха имеют недокомплект в грузчиках в количестве 350 человек. Аналогичное положение с рабочей силой в цехе дворового хозяйства, где имеется недокомплект в 160 человек, в цехе лесного хозяйства, где требуется дополнительно подсобной рабочей силы как минимум 250–300 человек, т. к. громадное количество ценной древесины требует за собой постоянного наблюдения, проведения различного рода выбраковочных операций, что связано с его перештабелевкой и т. д. Таким образом, общая потребность завода в подсобной рабочей силе выражается в количестве до тысячи человек. Просим вашего содействия в удовлетворении хотя бы частичной потребности завода в этой рабочей силе из освобожденных от призыва в РККА с пересыльного пункта облвоенкомата.

Директор завода им. Чкалова [подпись] Романов.

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 510. Л. 2. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф П. С. Романова. На документе имеются рукописная пометка М. В. Кулагина и его подпись: «Тов. Шемякин. Можем ли что сделать, сообщите мне б/VI Кул.».

№ 39

Письмо командующего ВВС СибВО генерал-майора авиации
П. С. Шелухина, военного комиссара ВВС СибВО Рейдера,
начальника штаба ВВС СибВО генерал-майора авиации Б. Л. Теплинского
члену Военного совета СибВО М. В. Кулагину о заключении
летчиков 18-го гвардейского авиаполка по самолету Як-7

[г. Новосибирск]

4 июня 1942 г.

По вашему приказанию докладываю заключения летчиков 18-го гвардейского истребительного авиаполка по самолету Як-7. В обобщенном виде необходимо доложить, что Як-7 – вполне совершенный истребитель, обладающий хорошими летными качествами. В технике пилотирования самолет прост, прощает довольно грубые ошибки летчика при выполнении полета, что дает возможность на этом самолете выпускать летчиков со средними летными качествами. Самолет имеет

хорошие летно-тактические данные, дающие ему преимущество перед немецким истребителем Me-109, но имеет и ряд недостатков, как-то: недостаточный маневр по вертикали вследствие малого запаса мощности мотора и большой нагрузки на один квадратный метр несущей поверхности. Вооружение недостаточно мощное, так как кроме пушки ШВАК⁶⁶ стоят два пулемета ШКАС⁶⁷ нормального калибра, что в современных условиях явно недостаточно (нужны крупнокалиберные пулеметы). Кроме того, пулеметы ШКАС дают частые отказы в работе. Обзор летчика в полете затруднен. Самолет имеет большой пробег, а при энергичном торможении вследствие малого угла капотажа самолет охотно идет на нос, что часто выводит из строя воздушные винты. Самолет уязвим в воздушном бою вследствие установленного на нем мотора жидкостного охлаждения.

Горизонтальная скорость самолета, по сравнению с новыми типами немецких истребителей (М-109ф или Me-115), недостаточна. Оборудование самолета удовлетворяет требованиям современного истребителя, но также имеет ряд недостатков, например, прицел расположен далеко от летчика, пожарный кран мешает включать и выключать зажигание мотора, привязанные ремни неудобны, гашетки оружия расположены так, что затрудняют ведение огня в бою, сиденье и спинка расположены относительно друг друга так, что при перегрузках в полете быстро утомляют пилота. По своей конструкции самолет создает трудности в разборке, сборке, погрузке, и транспортировке его, также при ремонте в полевых условиях.

Температурный режим мотора находится на верхнем пределе, что затрудняет, а [в] жару исключает возможность работы на малых высотах на больших скоростях. В процессе эксплуатации самолета выявлен ряд дефектов, которые усложняют поддержание самолета в постоянной боевой готовности.

Кроме дефектов конструктивного характера, при приемке самолетов с завода [№] 153 отмечается ряд дефектов в основном монтажного характера, легко устранимых контролем военной приемки на заводе за выпуском продукции.

Общий вывод: самолет Як-7 вполне пригоден для боевых действий в современной войне, устранение вышеуказанных недостатков значительно повысит боевые качества самолета.

*Командующий ВВС СибВО генерал-майор авиации [подпись] Шелухин⁶⁸.
Военный комиссар ВВС СибВО батальонный комиссар [подпись] Рейдер.
Начальник штаба ВВС СибВО генерал-майор авиации [подпись] Теплинский⁶⁹.*

⁶⁶ ШВАК (Шпитального – Владимирова авиационная крупнокалиберная) – первая советская авиационная малокалиберная автоматическая пушка калибра 20 мм.

⁶⁷ ШКАС (Шпитального – Комарицкого авиационный скорострельный) – первый советский скорострельный синхронный авиационный пулемет калибра 7,62 мм.

⁶⁸ Шелухин Пётр Семёнович (1894–1983) – советский военный деятель, командующий ВВС Сибирского военного округа, генерал-лейтенант авиации. С 1 февраля 1925 г. командир 2-й истребительной авиационной эскадрильи. С 1 августа 1928 г. командир 15-й истребительной авиабригады Белорусского военного округа, г. Брянск. С 1 декабря 1928 г. командир и военком 15-й истребительной авиабригады Белорусского военного округа, г. Брянск. С июня 1937 г. начальник ВВС Закавказского военного округа. С 1938 г. командующий ВВС Приморской группы войск Особой краснознаменной Дальневосточной армии. Перед началом Великой Отечественной войны занимал должность заместителя командующего ВВС Московского военного округа. С 27 июня 1941 г. командующий ВВС Южного фронта. В 1942–1946 гг. – командующий ВВС Сибирского военного округа.

⁶⁹ Теплинский Борис Львович (1899–1972) – советский военачальник, генерал-майор авиации. В Красной армии с января 1918 г. Участник Гражданской войны. В 1925 г. окончил Военную академию РККА. С октября 1925 г. служил помощником командира дивизии особого назначения при коллегии ОГПУ, с ноября 1926 г. – преподавателем в Высшей пограничной школе ОГПУ. С 1941 г. начальник оперативного управления Главного штаба Военно-воздушных сил Красной армии. Участвовал в Великой Отечественной войне. С 1942 г. начальник штаба ВВС Сибирского военного округа.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 159. Л. 8–10. Машинопись. Подлинник. Под документом имеются три подписи-автографа. Документ написан на фирменном бланке Управления Военно-воздушных сил Сибирского военного округа. Подписи-автографы Шелухина и Теплинского. Вместо подписи Рейдера стоит подпись: «Блинов». Имеются рукописные пометки: «тов. Хромову обсудить эти...⁷⁰ с главным инженером и технологами и конструкторами. 13/VI» Подпись-росчерк Кулагина.

Впервые опубликовано: Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны : Сб. док. Новосибирск, 2005. С. 336–337.

№ 40

Сообщение первому секретарю Новосибирского обкома ВКП(б)

**М. В. Кулагину от старшего батальонного комиссара
Новосибирского облвоенкомата Шемякина**

[г. Новосибирск]

8 июня 1942 г.

На поставленный вопрос об удовлетворении потребности в рабочей силе завода имени Чкалова доношу нижеследующее:

Как видно из просьбы директора завода тов. Романова, заводу необходима рабочая сила в преобладающем большинстве для тяжелых погрузочно-разгрузочных работ; на пересыльный пункт облвоенкомата поступают для увольнения в запас военнообязанные фронтовики, ограниченно годные к военной службе и по своему физическому состоянию не могущие работать на тяжелых работах, других каких-либо людских ресурсов нет, поэтому считаю возможным допустить представителей завода на пересыльный пункт для индивидуального отбора на добровольных началах каждого военнообязанного, желающего пойти на ту или иную работу.

Новосибирский облвоенком, старший батальонный комиссар [подпись] Шемякин.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 510. Л. 3. Машинопись. Подпись-автограф Шемякина.

№ 41

**Сообщение начальника отдела капитального строительства завода № 153
имени В. П. Чкалова С. Выменица народному комиссару авиационной
промышленности А. И. Шахурину и первому секретарю
Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагину о строительстве
авиамоторного завода № 335 в Новосибирске**

[г. Новосибирск]

20 июня 1942 г.

В 1939 году в гор[оде] Новосибирске началось строительство авиационного завода № 335, которое было законсервировано в марте месяце 1941 года. Постановлением СНК Союза ССР и ЦК ВКП(б) № 1976-851сс от 16 августа 1941 года строительство завода № 335 было возобновлено со сроком ввода завода в действие к 1 января 1943 года. По заключительному балансу, составленному на 1 октября 1941 года, к моменту возобновления работ затраты на строительство завода с 1939 года, с учетом расходов на консервацию, составили 17,2 млн руб., в том числе:

А) законченное жилье и временные сооружения на сумму 2,9 млн руб. (переданы строительному тресту № 7 НКАП);

Б) убытки по консервации строительства, проектированию и прочим затратам – 4,7 млн руб.;

⁷⁰ Далее не разобрано слово.

В) авансы, выданные подрядчику, – 4 млн руб.;

Г) незаконченные объекты строительства – 5,7 млн руб., из них бросовые работы – 0,9 млн руб.

Следовательно, к моменту возобновления строительства завода к продолжению работ были реально приняты незаконченные объекты лишь на сумму 4,8 млн руб. В ноябре месяце 1941 года развернулись строительные работы по заводу № 335 по новому, упрощенному проектному заданию. На 1 июня 1942 года выполнено работ по строительству на 8 мл[н] руб. Незначительный объем выполненных работ является результатом того, что подрядчик – трест № 7 НКАП – не сосредоточил на строительстве завода рабочую силу, материалы и транспорт и не выполнил приказа НКАП № 945сс от 4 сентября 1941 года и решений Новосибирского обкома ВКП(б) от 1 октября и 30 декабря 1941 года.

Общая сумма капиталовложений по состоянию на 1 июня, с учетом строительства принятого после консервации, составила 12,8 млн руб. Кроме того, имеется изготовленное и неустановленное оборудование и конструкция на сумму 1,5 млн руб. и аванс, выданный подрядчику в сумме 10 млн руб. Всего по строительству завода на 1 июня 1942 года профинансировано 24,3 млн руб., а с учетом затрат до консервации – 32,8 млн руб.

К 1 июня в основном закончены строительные работы механического корпуса площадью 10 тыс. кв. метров, заканчиваются инструментальный и литейные корпуса площадью 20 тыс. кв. метров и развернуто строительство ремонтно-механического корпуса площадью 7 тыс. кв. метров – готовность 40 %.

Таким образом, разворот строительства обеспечивает сдачу под монтаж в июле и августе 37 тыс. кв. метров производственных площадей. Кроме того, заложены фундаменты по литейно-отделочному и термическому корпусам и начата кладка фундаментов по второму механическому корпусу. Общая площадь этих корпусов – 30 тыс. кв. метров. Заканчиваются работы по прокладке пожарного и хозяйственного водопровода от реки Каменка. Имеется в наличии кабель и электрооборудование для оснащения транспортных киосков и обеспечения первой очереди завода электроэнергией.

Решением Государственного Комитета Обороны от 2 апреля по плану II квартала строительство завода № 335 отнесено к числу особо важных строек НКАП, и приказом по Глававиастрою от 25 апреля дано указание управляющему треста № 7 сконцентрировать на строительстве завода не менее 5 тысяч рабочих, необходимые транспортные средства и материально-технические ресурсы, выделенные целевым назначением для завода № 335. Установлены сроки сдачи под монтаж отделочных объектов.

Во второй половине мая на промплощадке работало до 2000 рабочих и объем выполненных работ неуклонно нарастал. В третьей декаде мая было выполнено строительных работ больше, чем за две первые декады вместе взятые. Обеспечивалась сдача под монтаж производственных корпусов завода в установленные сроки.

3 июня управляющий треста № 7 на основании телефонного разговора с заместителями народного комиссара авиационной промышленности тов. Яковлевым А. С. и тов. Визиряном⁷¹ Г. В. дал распоряжение о сокращении строительных работ на промышленной площадке завода и переброске рабочей силы на завод № 153. Таким образом, трест № 7, вопреки постановлению ГКО по плану II квартала, приказу НКАП

⁷¹ Визирян Гурген Варганович (1900–1981) – советский государственный деятель. В 1917 г. поступил в Бакинское политехническое училище. В марте 1918 г. ушел добровольцем в Красную армию. В 1922 г. продолжил учебу в Московском высшем техническом училище по строительной специальности. После его окончания с 1927 по 1946 г. работал в Москве и Московской области на строительстве Всесоюзного электротехнического института, завода радиоаппаратуры, Каширского электровозного завода и др. С 1942 по 1946 г. был заместителем наркома авиационной промышленности СССР.

№ 248сс и приказу Глававиастроля № 2 о форсировании строительства завода № 335, не имея письменного на то указания, на основании устного разговора, начал свертывать строительство завода № 335. 17 июня на строительстве осталось лишь 600 рабочих, материалы на площадку не завозятся и стройка, по существу, законсервирована. Для завершения основных строительных работ по заводу требуется 18–20 млн руб., а с учетом аванса лишь 10 млн руб., освоение которых в III квартале обеспечит сдачу под монтаж до 100 тыс. кв. метров производственных площадей и служб с коммуникациями и подсобным хозяйством, в то время как вторичная консервация строительства приведет к новым убыткам в размере не менее 6 млн руб. Единственный аргумент, который послужил основанием для сокращения работ по строительству завода, – это недостаточная ясность в вопросе укомплектования завода технологическим оборудованием.

30 апреля вами был внесен в правительство проект постановления ГКО о форсировании строительства завода № 335 и обеспечении его материалами и технологическим оборудованием. Проект был согласован с заинтересованными наркоматами, проработан в аппарате ЦК ВКП(б) и СНК СССР, и 8 мая, по сообщению тов. Алфимова, проект был передан на рассмотрение ГКО. Этим решением предусматривалось передать заводу № 335 импортное и отечественное оборудование, выделенное постановлением ГКО от 15 февраля 1942 года заводу № 36. На завод № 335 поступило телеграфное сообщение из Мурманска об отгрузке 10 мая первой партии импортных станков в количестве 20 шт. Отгружается кабель, медный провод, трансформаторы и прочее оборудование. Однако решение ГКО по заводу № 335 до сих пор не состоялось, и, по неофициальным данным, этот вопрос снят с обсуждения в ГКО. Считаю, что даже при отсутствии перспектив получения оборудования в 1942 году консервация строительства завода совершенно неправильна и недопустима, так как уже произведены затраты в сумме 32 млн руб. (с учетом авансирования подрядчика) и необходимо лишь 10 млн руб. для окончания работ, обеспечивающих сдачу под монтаж завода, производственные площади которого с точки зрения общегосударственной могут быть с успехом использованы для любого предприятия Наркомавиапрома. Прошу вашего личного вмешательства в дело форсирования и окончания строительства завода, обеспечения последнего оборудованием и использования его площадей для нужд обороны.

Начальник отдела капитального строительства завода № 335 [подпись] С. Вымениц.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 510. Л. 41–43. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф С. Выменица. На документе имеется несколько рукописных пометок: «[неразборчиво] решение бюро 25/VI о создании комиссии по разработке графика строительства завода [неразборчиво]», «вопросу форсирования строительства завода № 335 вынесено постановление бюро обкома ВКП(б) 29/ VIII 1942 г. 29/ VIII 1942 г. Хромов».

№ 42

О мерах по обеспечению программы максимумпо заводу № 153 на 1942 год
[г. Новосибирск] 12 июля 1942 г.

Бюро обкома ВКП(б) считает, что существующие производственные мощности завода № 153, состояние технической подготовки производства, наличие руководящих и рабочих кадров позволяют заводу уже теперь производить самолетов значительно больше, чем это установлено заданием Государственного Комитета Обороны.

Однако эти возможности – производить самолетов больше, чем установлено планом, – заводом не используются. Работники завода ориентированы лишь на выполнение установленного плана и потому не принимают всех мер по расшивке

узких мест в заводе (цех [№] 25, кузница, термический цех) и, как правило, за день предъявляют самолетов к сдаче только в пределах плана.

На заводе крайне плохо используется оборудование, значительная часть его простаивает, коэффициент использования металлорежущих станков достигает всего лишь 66,5 проц. Проведенная проверка 30 мая 1942 года показала, что на заводе в течение суток простояло 220 станков, из них только из-за отсутствия работы – 72 станка. Работа по ремонту станков не организована, станки ремонтируются от 1 до 2 месяцев, в результате не менее 70 станков ежедневно стоят на ремонте. Завод имеет немалые резервы рабочей силы, однако использование ее во многих цехах организовано плохо, простои рабочих в отдельных цехах достигают до 30 %. На заводе сложилась вредная практика предоставления рабочим административных отпусков, что приводит к разложению дисциплины и потере производительности завода. Работа столовых как следует не организована, потери рабочего времени только от опозданий с обеда доходят до 900 часов в сутки.

Все это свидетельствует о том, что руководство завода, добившись за последнее время некоторых успехов в выполнении государственного плана выпуска самолетов, сделало [из] этого неправильные выводы. Вместо того чтобы расценить эти успехи как первый этап на пути серьезного подъема производства, вместо того чтобы закрепить и развивать дальше появившийся в связи с этим политический и производственный подъем, дирекция и партийный комитет завода успокоились на достигнутом, ограничили свои задачи по выпуску самолетов только выполнением установленной программы, не подняли коллектив на борьбу за полное использование мощностей завода, за полное использование имеющихся значительных резервов производства, на беспощадную борьбу с потерями рабочего времени, не создали необходимого напряжения в работе завода для обеспечения максимального возможного выпуска самолетов.

Бюро обкома ВКП(б) постановляет:

Считать неправильной практику руководства завода, выражающуюся в ориентации коллектива только на выполнение установленного плана, несмотря на наличие значительных производственных резервов, и вредной для развития производства как искусственно ограничивающую возможности нарастания ежедневного выпуска самолетов рамками заданий ГКО, сдерживающую инициативу, политический, производственный подъем коллектива завода, что в условиях военного времени совершенно нетерпимо. Обязать директора завода т. Романова и парторга ЦК ВКП(б) т. Милова немедленно устранить этот коренной недостаток своего руководства, решительно перестроить работу, мобилизовать весь коллектив на полное использование производственных резервов для выполнения основной задачи – максимально возможного увеличения выпуска самолетов.

Для этого:

А) пересмотреть график производства и начиная с 1 июля предусмотреть ежедневный выпуск десяти самолетов против девяти, утвержденных по плану, наметить дальнейшее увеличение выпуска машин с расчетом выполнения установленной ГКО максимальной декабрьской программы в октябре месяце 1942 г.;

Б) пересмотреть комплектность оборудования по цехам и произвести частичную перестановку оборудования с целью выравнивания производственных мощностей, в частности увеличить пропускную способность кузнечного и термического цехов;

В) ликвидировать внеплановый ремонт оборудования и путем создания задела запасных частей добиться сокращения срока проведения капитального ремонта станков до 10–12 дней;

Г) запретить массовые административные отпуска работникам завода;

Д) пересмотреть систему подготовки и обучения кадров, широко внедрить премиальную систему оплаты труда для мастеров, обучающихся новых рабочих, обмен опытом и другие формы работы, стимулирующие быстрее обучение вновь

принятых на завод рабочих, с тем чтобы уже в ближайшее время все рабочие завода выполняли нормы выработки;

Е) до 1 июля пустить в эксплуатацию фабрику-кухню и упорядочить работу столовых.

2. В связи с выполненными резервами производственных мощностей по заводу № 153, просить ГКО пересмотреть программу выпуска самолетов по заводу на второе полугодие в сторону увеличения, предусмотрев выпуск в декабре месяце не 14 машин, как это было установлено ранее, а 16 машин в день.

3. Поставить в известность ЦК ВКП(б) о совершенно неудовлетворительном снабжении завода № 153 со стороны НКАП готовыми изделиями: моторами, винтами, маслородорадиаторами и т. д., что не дает возможности заводу выйти в число передовых во Всесоюзном соревновании НКАП.

Просить УК ВКП(б) обязать наркома авиапромышленности СССР т. Шахурина:

А) коренным образом улучшить снабжение завода готовыми изделиями и в первую очередь резко улучшить снабжение моторами, винтами, маслородорадиаторами и т. д.;

Б) выделить из фондов НКАП заводу необходимый инструмент, имитирующий работу механических цехов: быстрорежущие сверла Ф 48, 32, 35, 52 [мм]; прорезные быстрорежущие фрезеры Ф 110, 135, 150 [мм]; абразивы типа Хортон для резьбошлифовальных работ; бакелитовые круги для разрезки труб Ф 300 и 400 мм.

4. Обязать директора завода им. Воскова т. Гомона изготовить для завода № 153 60 тыс. сверл согласно заключенного договора.

5. Для обеспечения выполнения увеличенного плана выпуска самолетов требуется решительная перестройка всей партийно-массовой работы, работы комсомольской и профсоюзной организаций. В соответствии с этим обязать партийный комитет завода составить план работы, политически обеспечивающий активное участие каждого рабочего в выполнении поставленной перед заводом основной производственной задачи – максимального увеличения выпуска самолетов, так как именно в этом заключается главный залог успеха.

Поручить Новосибирскому горкому ВКП(б) (т. Яковлеву) и Дзержинскому райкому ВКП(б) взять под повседневный контроль выполнение настоящего постановления и оказать всемерную помощь партийному комитету завода № 153 в улучшении партийно-массовой работы.

Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) [подпись] М. Кулагин⁷².

ГАНО. П. 4. Оп. 33. Д. 665в. Л. 8–12. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф А. Семина. Впервые опубликовано: Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны : Сб. док. Новосибирск, 2005. С. 345–348.

№ 43

Сообщение секретарю Новосибирского областного комитета ВКП(б) И. И. Хромову и начальнику Управления Сиблага НКВД ст[аршему] лейтенанту ГБ

Г. Н. Копаеву⁷³ от управляющего трестом № 7 В. Г. Капустина

[г. Новосибирск]

13 июля 1942 г.

По договору от 27/1-1942 г. треста № 7 с Сиблагом⁷⁴ последний должен предоставлять тресту 3000 чел. физически здоровой рабочей силы и ежедневно

⁷² Вместо подписи М. В. Кулагина стоит подпись А. Семина.

⁷³ Далее также: Капаев.

⁷⁴ Сиблаг НКВД – исправительно-трудовой лагерь или Управление лагерей особого назначения в Западно-Сибирском крае с центром попеременно в городах Мариинске или в Новосибирске.

выводить на работу на производственные объекты треста 2520 чел. Вывод рабсилы, производимый Новосибирским отделением Сиблага на строительство треста № 7, достиг в начале июня месяца 1600 чел., а со второй половины июня достиг 990 чел., т. е. 32 % от количества производственных рабочих, обусловленных договором, которые в дополнение всего не выполняют норм выработки. Подобная практика Сиблага, самовольного отзыва рабочих и конвоя с наших объектов при таком большом некомплекте рабочих на строительстве и невыполнении Сиблагом договорных обязательств больше нетерпима и требует резкого осуждения, так как трест из-за недостатка в рабсиле не может развернуть работы на ряде важнейших правительственных объектов 153-го и 335-го заводов. Прошу ваших категорических указаний начальнику управления Сиблага тов. Копаеву о выполнении им принятых на себя договорных обязательств и немедленно вернуть самовольно снятую рабсилу в количестве 600 чел., чем сорван план ввода в эксплуатацию важнейших оборонных объектов, и не позднее 26/VII довести кол[ичес]тво рабочих до 2520 чел.

Управляющий трестом № 7 В. Капустин.

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 510. Л. 61. Машинопись. Подпись Капустина отсутствует. На документе имеются рукописные пометки: «Постановлением бюро обкома ВКП(б) от 29/VII-42 г. тов. Копаев обязан довести количество рабсилы в тресте № 7 до 3000 чел. 12/VIII-42 г. Хромов».

Впервые опубликовано: Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны : Сб. док. Новосибирск, 2005. С. 373–375.

№ 44

Предложения по использованию местной промышленности и предприятий союзного значения в области снабжения завода № 153 имени В. П. Чкалова

[г. Новосибирск]

19 августа 1942 г.

В связи с нарушением производственных связей с некоторыми заводами-поставщиками и затруднениями с транспортировкой материалов, полуфабрикатов и готовых изделий, изготовляемых на заводах, расположенных вне Новосибирской области, завод имени В. П. Чкалова стал перед необходимостью налаживания новых производственных связей с предприятиями области. В этом отношении заводом были приняты соответствующие меры, в частности, организовано техническое бюро по производственному кооперированию завода. Однако на сегодняшний день производственное кооперирование с предприятиями области поставлено еще недостаточно. Одной из основных причин неналаженности производственного кооперирования завода с предприятиями области является отсутствие до последнего времени в Новосибирской области организации, возглавляющей производственное кооперирование в масштабах области, выходящих за пределы компетенции завода. В настоящее время завод имени В. П. Чкалова кооперируется со следующими предприятиями Новосибирской области:

Гурьевский металлургический завод. Завод поставляет углеродистую горячекатаную сталь С25К и С45К диаметром от 6 до 200 мм. И легированную сталь 30ХГСА диаметром от 10 до 200 мм.

Кузнецкий металлургический комбинат. Поставляет то же самое, что и Гурьевский металлургический завод, и должен поставлять мелкие кубики для штампов. В настоящее время комбинат не поставляет кубиков для штампов из-за отсутствия фондов на металлы.

Трест «Кемеровоуголь». Поставляет уголь.

Коксохимзавод (Кемерово). Поставляет литейный кокс.

Прокопьевский завод (Прокопьевск). Поставляет углекислоту.

Автогенный завод (г. Новосибирск). Поставляет кислород.

Артель «Химпродукт» (г. Новосибирск). Поставляет казеиновый клей, производство которого организовано по инициативе и с помощью завода им. В. П. Чкалова и по решению обкома ВКП(б).

Артель «Сибпластмасса» (г. Новосибирск). Поставляет пресс-порошок «Монолит», производство которого организовано по заданию и с помощью завода имени В. П. Чкалова.

Завод № 759 (г. Новосибирск). Поставляет пресс-порошок «Аминопласт» (белого цвета), формалин, уротропин и смолу ВИАМ-Б. Производство вышеуказанного организовано с помощью завода имени В. П. Чкалова, а смолы ВИАМ-Б – с помощью и по инициативе завода им. В. П. Чкалова и по решению обкома ВКП(б). Уротропин и формалин идут на изготовление пресс-порошка «Монолит»

Артель «Технохим» (г. Томск). Поставляет смолу «Идитол», идущую на изготовление пресс-порошка «Монолит». Производство организовано по заданию завода имени В. П. Чкалова.

Спиртоводочный завод (г. Новосибирск). Поставляет спирты.

Завод № 6 треста «Оргавиапром» (г. Кемерово). Поставляет флюс для сварки алюминия и изготавливает из нашего материала некоторые детали отрядного оборудования.

Завод № 2 Главредмета (г. Новосибирск). Поставляет литий хлористый.

Завод «Спецмашдеталь» (ст. Промышленная). Изготавливает из материала завода мелкие гвозди (в небольшом количестве).

Завод «Манометр» (г. Томск). Поставляет манометры.

Завод «Шарикоподшипник» (г. Томск). Поставляет шарикоподшипники.

Завод № 590 (г. Новосибирск). Поставляет радиоприемники.

Завод № 187 (г. Новосибирск), поставляет патроны. Кроме вышеуказанного, в настоящее время ведутся переговоры по организации производственного кооперирования со следующими предприятиями:

Завод «Карболит» (г. Кемерово). По поставке нашему заводу текстолита, волокнита и текстолитовой крошки.

Артель «Технохим» (г. Томск) – по организации производства ацетона.

Артель «Красная сопка» (г. Томска). По организации производства жидкого стекла.

Завод № 69 Наркомата вооружения (г. Новосибирск). По организации производства для нашего завода мелких резиновых деталей и литья под давлением.

Артель «Молот» (г. Новосибирск). По организации производства оплетки дюритовых шлангов.

Камфарный завод (г. Новосибирск). По организации производства отдельных видов смазки, в частности: НК-30 и КВ-4.

Для расширения и улучшения существующего производственного кооперирования завода имени В. П. Чкалова с предприятиями области необходимо провести следующие мероприятия:

По производству казеинового клея. В настоящее время производство казеинового клея тормозится из-за отсутствия казеина 1-го сорта. Необходимо обязать новосибирскую контору Молмясосбыта (управляющий т. Лузгин) обеспечивать артель «Химпродукт» казеином 1-го сорта в количестве 20 тонн в месяц. В связи с недостатком казеина 1-го сорта необходимо поставить вопрос перед ВИАМ⁷⁵ о возможности применения для изготовления казеинового клея В-105 казеина с содержанием жира до 1,7 % (казеин 1-го сорта содержит жира не более 1,5 %, казеин 3-го сорта

⁷⁵ Так в документе.

содержит жира от 1,5 % до 2,5 %). По заявлениям работников маслозаводов, при допуске содержания жиров до 1,7 % производство казеина, идущего на изготовление клея В-105, будет увеличено на 30–40 %. Одновременно необходимо разрешить вопрос о снабжении некоторых авиационных заводов, расположенных поблизости от Новосибирска, казеиновым клеем, вырабатываемым артелью «Химпродукт», т. к. с учетом дополнительного оборудования, изготавливаемого в настоящее время заводом им. В. П. Чкалова, производство казеинового клея будет доведено до 2,5 тонн в сутки, а потребность завода составляет всего 1 тонну в сутки. Для производства казеинового клея артели «Химпродукт» необходимо выделить фонды на сырье: казеин 1-го сорта, медный купорос, фтористый натр и керосин.

По производству кубиков для штампов. Необходимо обязать Кузнецкий металлургический комбинат изготавливать для завода имени В. П. Чкалова мелкие кубики для штампов в количестве 40 тонн в квартал, одновременно выделив комбинату соответствующие фонды на металл. В настоящее время кубики для штампов (в том числе и мелкие) поставляет Уралмашзавод (г. Свердловск). С переносом изготовления мелких кубиков для штампов на Кузнецкий металлургический завод уменьшится транспортировка указанных кубиков и разгрузятся мелкие молота на Уралмашзаводе, которые в настоящее время сильно перегружены.

По производству пресс-порошка «Монолит». В настоящее время производство пресс-порошка «Монолит» тормозится из-за перебоев в поставке смеси «Идитол», которую изготавливает томская артель «Технохим». Производство смолы «Идитол» в артели «Технохим» крайне неудобно, во-первых, потому, что оно поставлено там очень кустарно и поэтому получается большой расход сырья, и, во-вторых, потому, что необходимое сырье надо доставлять из Кемерово (фенольно-крезольную фракцию) и из Новосибирска формалин, а затем смолу доставлять в Новосибирск. Производство смолы «Идитол» без всяких затруднений может быть организовано на кемеровском заводе «Карболит», что будет очень удобно, т. к. в Кемерово изготавливается также и фенольно-крезольная фракция, входящая в состав смолы «Идитол». Необходимо обязать кемеровский завод «Карболит» изготавливать для завода имени В. П. Чкалова смолу «Идитол» в количестве 0,5 тонн в месяц и выделить указанному заводу фонды на получение соответствующего количества фенольно-крезольной фракции с Кемеровского коксохимического завода.

По производству пресс-порошка «Аминопласт». В настоящее время завод № 759 (г. Новосибирск) поставляет нашему заводу «Аминопласт» только белого цвета. Для производства некоторых самолетных деталей нашему заводу необходимы в небольшом количестве (до 100 килограммов в месяц каждого цвета) цветные аминопласты. Необходимо обязать завод № 759 производить для нашего завода цветные аминопласты: ярко-красного, ярко-желтого, светло-голубого, светло-зеленого, коричневого и черного цветов, одновременно выделив указанному заводу фонды на получение необходимых красителей вышеуказанных цветов.

По производству смолы ВИАМ-В. Необходимо бесперебойно обеспечивать завод № 759 синтетическим фенолом для производства смолы ВИАМ-Б.

По производству гвоздей. В настоящее время завод «Спецмашдеталь» Наркомата легкой промышленности (ст. Промышленная НСО) имеет около 40 штук гвоздильных станков, на которых изготавливаются мелкие гвозди для обувной промышленности. Указанные станки полностью не загружены и часто простаивают из-за отсутствия проволоки. Необходимо обязать завод «Спецмашдеталь» изготавливать гвозди для завода имени В. П. Чкалова в количестве 10 тонн в месяц, одновременно выделив заводу «Спецмашдеталь» фонды на проволоку для изготовления гвоздей, и передать ему 5–6 станков для изготовления гвоздей средних и больших размеров.

По производству проволоки-катанки круглой и шестигранной стали. Необходимо обязать Гурьевский металлургический завод организовать производство проволоки-катанки и калиброванной круглой и шестигранной стали марки С45.

По ковковому чугуну. Необходимо обязать новосибирский завод «Труд» организовать производство ковкого чугуна (потребность нашего завода в ковком чугуне составляет 35–40 тонн в месяц).

По производству шплинтов и шайб Гровера. Завод имени В. П. Чкалова все время испытывает большие затруднения с получением шплинтов и шайб Гровера, поэтому необходимо организовать производство их на одном из заводов области. По нашему мнению, производство шплинтов и шайб Гровера без особых затруднений может быть организовано на заводе «Спецмашдеталь» при условии обеспечения указанного завода необходимыми станками.

По производству лент-расчалок. Новосибирский прокатный завод (находится в Кривошеково) Главспецстали в настоящее время производит холодную прокатку стальных лент и организывает также горячую прокатку их. Необходимо обеспечить указанный завод станками для изготовления лент-расчалок и обязать его изготавливать ленты-расчалки для авиационной промышленности.

По текстолиту, текстолитовой крошке и волокниту. Текстолит, текстолитовую крошку и волокнит изготавливает кемеровский завод «Карболит». Необходимо выделить фонды заводу имени В. П. Чкалова на получение вышеуказанных материалов с завода «Карболит».

По производству кожи и кожаных ремней. Кожу необходимого качества (хром-чепрак и др.) может вырабатывать Новосибирский хромовый завод. Необходимо обязать вышеуказанный завод вырабатывать кожу необходимого нам качества и выделить нашему заводу фонды на получение кожи с Новосибирского хромзавода. Необходимо также обязать Новосибирскую шорно-седельную фабрику изготавливать для нашего завода кожаные ремни. Потребность завода в коже составляет 5000 [кв.] дм в месяц, потребность в ремнях – 2000 метров разных размеров до конца года.

По производству масляных и аэролаков, и красок. Производство масляных лаков и красок может быть немедленно организовано на Томском химическом заводе при условии обеспечения его необходимым сырьем, а производство аэролаков и аэрозмалей может быть организовано на том же заводе при соответствующем его дооборудовании. Необходимо обязать Томский химический завод местной промышленности организовать производство масляных лаков и красок для нашего завода и срочно проработать вопрос об организации производства аэрозмалей и аэролаков. Одновременно необходимо обеспечить указанный завод соответствующим сырьем.

По производству ацетона. Производство ацетона в настоящее время осваивает томская артель «Технохим». Освоение задерживалось из-за отсутствия у артели центробежного насоса, необходимого для подачи воды. В настоящее время наш завод передал артели необходимый насос. Необходимо обязать Новосибирский облпромсовет ускорить организацию производства ацетона в артели «Технохим».

По производству жидкого стекла. Производство стекла подготовлено по заданию нашего завода в томской артели «Красная сошка», однако, в связи с отсутствием кальцинированной соды, производство его еще не начато. Необходимо срочно выделить указанной артели кальцинированную соду в количестве не менее 60 тонн, так как для ввода в действие печи по выплавке жидкого стекла необходимо затратить не менее 10 дней и израсходовать на это не менее 200 куб. м дров, а следовательно, это связано с большими расходами, и поэтому необходимо, чтобы после ввода в действие печь работала не менее чем 1,5-2 месяца.

По литью под давлением. Завод № 69 Наркомата вооружения (г. Новосибирск) имеет у себя хороший цех литья под давлением и, согласно заключенного договора с нашим заводом, должен отливать нам некоторые детали. Однако завод № 69 своих обязательств не выполняет и до сего времени не отлил ни одной детали, несмотря на то, что мы изготовили необходимые для литья пресс-формы, которые в настоящее время

бездействуют. Необходимо обязать завод № 69 производить для нашего завода литье под давлением и одновременно необходимо обеспечить наш завод 2-3 машинами по производству литья под давлением для организации такового на нашем заводе.

По производству мелких резиновых деталей. Завод № 69 имеет цех по производству мелких резиновых деталей. В настоящее время наш завод ведет переговоры с заводом № 69 о производстве для нашего завода мелких резиновых деталей. Необходимо обязать завод № 69 производить для нашего завода мелкие резиновые детали и одновременно выделить резину, необходимую для их изготовления.

По производству электропроводов. Необходимо организовать производство электропроводов ЛПРГС и ПВЛЭ на томских заводах «Томкабель» и «Сибкабель».

По производству авиафанеры. В настоящее время в Новосибирской области строится завод по изготовлению фанеры (строительной и авиационной). Необходимо ускорить строительство указанного завода, с тем чтобы в 1942 году он был сдан в эксплуатацию.

Кроме вышеперечисленного, необходимо проработать вопрос об организации на Кузнецком металлургическом комбинате производства бронеспинков и на одном из заводов области – производства самолетной электро- и радиоаппаратуры. По нашему мнению, производство электро- и радиоарматуры⁷⁶ может быть организовано на новосибирских заводах № 208, 590 и 617. Одновременно необходимо поставить вопрос перед областными советскими и партийными организациями о создании областного центра по руководству производственным кооперированием в масштабах области. Это мероприятие ускорит влияние возможностей производственного кооперирования и разрешит максимально его использовать.

Директор завода № 153 имени В. П. Чкалова [подпись] Романов.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 157. Л. 5–12. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф П. С. Романова.

№ 45

Постановление бюро Новосибирского обкома ВКП(б)

«О качестве выпускаемых самолетов Як-7Б заводом № 153»

[г. Новосибирск]

15 октября 1942 г.

Бюро обкома ВКП(б) устанавливает, что за последнее время директор завода № 153 т. Романов и главный инженер т. Тер-Маркарян⁷⁷ ослабили внимание к вопросам повышения качества выпускаемых самолетов и не принимают необходимых оперативных мер по устранению обнаруженных дефектов, а также укреплению технологической дисциплины и борьбы с бракоделами.

В результате нетерпимого положения с качеством продукции, в августе и сентябре месяцах (по причине недоброкачественного изготовления крыльев) имела место катастрофа двух самолетов и снятие 6 самолетов с полетов. Вследствие неправильной эксплуатации и отсутствия работы по профилактике брака, только за III квартал с. г. сожжено 7 моторов. При испытании самолетов до сего времени обнаруживается засорение проводки масло- и бензосистем от попадания стружки и посторонних предметов. Дефекты на машинах и дефекты по рекламациям, поступающим из действующей армии, устраняются крайне медленно, по 2–2,5 месяца.

⁷⁶ То же.

⁷⁷ Тер-Маркарян Арутюн Мкртчян (Артём Никитович) (1903–1990) – советский хозяйственный, государственный и политический деятель. С 1927 г. на хозяйственной, общественной и политической работе. В 1927–1967 гг. – инженер-конструктор, начальник конструкторского отдела, начальник производства, главный инженер авиационного завода № 22 в Москве, директор Комсомольского-на-Амуре авиационного завода, главный инженер Саратовского и Новосибирского авиационных заводов.

Потеря скорости самолета на 30 километров, обнаруженная при испытании заводской машины (по причине ухудшения производственного выполнения), должна была явиться чрезвычайным происшествием для завода. Однако этот факт не вызвал тревоги у руководителей и не явился причиной мобилизации коллектива рабочих и ИТР завода, направленной на коренное улучшение качества продукции и восстановление потерянной скорости.

Аппарат ОТК, призванный на борьбу за высокое качество продукции, в своей практической работе сжился с производственным аппаратом цехов – отделов и не предъявляет к нему жестких требований по вопросам улучшения качества продукции⁷⁸.

Партийная организация завода не мобилизовала коммунистов на борьбу за повышение качества выпускаемой продукции заводом и занималась этим вопросом крайне недостаточно.

Бюро обкома ВКП(б) не может в дальнейшем мириться с подобными ненормальными фактами и не допустит дискредитации самолета Як-7Б, являющегося по своей конструкции лучшим современным истребителем, завоевавшим только положительные отзывы в действующих частях воздушного флота.

В целях повышения качества выпускаемых самолетов на заводе № 153 бюро обкома ВКП(б) постановляет:

Предупредить директора завода т. Романова и главного инженера т. Тер-Маркаряна, что, если они не устранят в октябре месяце указанных дефектов и допустят выпуск недоброкачественных самолетов, они будут привлечены к ответственности. Потребовать от них провести с октября месяца меры, обеспечивающие повышение качества выпускаемых самолетов.

Обязать директора завода т. Романова укрепить руководство отдела технического контроля путем подбора на руководящие должности ОТК лучших работников из ИТР, способных предъявлять жесткие требования к качеству продукции.

Возложить на члена ВКП(б) летчика-испытателя т. Девогченко контроль за осуществлением мероприятий заводоуправления по улучшению качества самолетов и [обязать] систематически докладывать обкому обо всех недостатках в вопросах качества продукции.

Обязать старшего военпреда завода т. Быкова усилить требования к руководству завода в вопросах повышения качества выпускаемых самолетов⁷⁹.

Поручить парторгу ЦК ВКП(б) т. Однолеткову разработать план партийно-массовой работы по мобилизации коммунистов и коллектива завода на вопросы борьбы за качество продукции, считая эту работу основной и главной для всей парторганизации завода. Созвать в октябре партийно-хозяйственный актив завода с обсуждением вопроса улучшения качества выпускаемых самолетов.

Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) [подпись] М. Кулагин⁸⁰.

ГАНО. П. 4. Оп. 33. Д. 665в. Л. 100–103. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф М. В. Кулагина.

Впервые опубликовано: Оборонная промышленность Новосибирской области в годы Великой Отечественной войны : Сб. док. Новосибирск, 2005. С. 396–397.

⁷⁸ Далее зачеркнуто: «Начальник ОТК завода т. Козицев по своей производственно-деловой квалификации не отвечает своему назначению».

⁷⁹ Далее зачеркнуто: «Для повышения качества самолетов Як-7Б просить ЦК ВКП(б) обязать наркома авиационной промышленности т. Шахурину обеспечивать завод 153 рациями с радиусом действия 110 км согласно тех. условиям вместо ставящихся в данное время раций с радиусом действия 60 км».

⁸⁰ Вместо М. Кулагина стоит подпись А. Семина.

№ 46

**Справка инструктора отдела авиапромышленности
Новосибирского обкома ВКП(б) Николаевой к письму директора завода № 153
имени В. П. Чкалова П. С. Романова**

[г. Новосибирск]

16 декабря 1942 г.

В письме, адресованном секретарю обкома ВКП(б) тов. Кулагину М. В., директор завода № 153 тов. Романов просит дать указание Новосибирскому облвоенкомату направить на завод 1000 человек, ограниченно годных к военной службе. По указанию обкома ВКП(б) облвоенкомат направил заводу № 153 400 человек. В дальнейшем поступление рабочих из пересыльного пункта было прекращено.

Инструктор отдела авиапромышленности обкома ВКП(б) [подпись] Николаева.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 510. Л. 4. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф Николаевой. На документе имеется рукописная пометка М. В. Кулагина и его подпись: «В дело [подпись неразборчива] 17XII-42 г.».

№ 47

**Докладная записка от секретаря Новосибирского обкома ВКП(б)
по авиапромышленности И. И. Хромова первому секретарю
Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагину**

[г. Новосибирск]

Не позднее 19 мая 1943 г.

Завод имени Чкалова по производственным мощностям является одним из крупнейших заводов Союза [ССР], выпускающих истребители. В настоящее время завод ежедневно выпускает 14 машин. Это количество в общем выпуске самолетов этого типа составляет примерно одну пятую часть; в результате удельный вес завода по снабжению фронта истребительной авиацией имеет исключительно большое значение. Кроме того, на сегодня у завода имеются неиспользованные резервы, которые при хорошей организации работ и правильном руководстве всеми звеньями производства могут дать дополнительно, без особых усилий, два самолета в сутки. Однако сложившаяся на сегодня обстановка вызывает тревогу за нормальное состояние производства самолетов и бесперебойное снабжение фронта боевыми машинами. Причиной этого создавшегося положения является отсутствие правильного руководства заводом со стороны директора т. Романова. На заводе нет полновластного единоначальника, который решает вопросы производства и дает направление в работе завода в целом. Директор завода не занимается производством и не решает вопросов, входящих в круг обязанностей его, в результате начальники цехов и отделов, как правило, не обращаются к нему за решением того или другого вопроса, зная заранее, что они не получат должного решения. Поэтому все вопросы, возникающие у работников завода, даже и не производственного характера (ОРС), сосредотачиваются у главного инженера. Вследствие этого целый ряд технических задач, над которыми надо работать главному инженеру, своевременно не решаются. Все это привело к тому, что завод в мае месяце не имеет элементарных заделов, которые на 9 мая, включая сборку, составляли: фюзеляжи с начинкой по Як – 29, по Як-9 – 43, каркасы фюзеляжа по Як-7 – 40, по Як-9 – 46, крылья по Як-7 – 15, по Як-9 – 35, рули повор[от]а – 27 по обеим машинам, рули высоты – 17 по обеим машинам. Из-за таких заделов график сдачи ежедневно под угрозой срыва. Машины предъявляются к приемке неудовлетворительно по ряду узлов, агрегатов и требуют значительных доработок. Причинами такого положения является производственная и технологическая

распущенность на заводе. Серьезной работы над вопросами планирования и организации производства, определяющими накопление заделов, не ведется. Основные цехи работают почти исключительно по аварийным графикам. Отсюда все внимание главного инженера сосредоточивается на диспетчеризации и выколачивании отдельных деталей, и, как следствие, вопросам качества, планирования и правильной организации производства не уделяется достаточного внимания. Целый ряд цехов в настоящее время является узким местом в работе завода; так, например, цех № 2 (штамповочный) по своим мощностям при правильной организации работы может обеспечить двойную программу завода, однако он сейчас работает с большим напряжением и сдерживает разворот работы других цехов, которые от него зависят. Главное в том цехе заключается в том, что он может нормально работать при массовом запуске деталей, а на сегодня, в силу создавшегося дефицита, детали изготавливаются в малом количестве; есть случаи, когда одна деталь запускается 3-4 раза в месяц, отсюда переналадка штампа, [которая] отнимает большое количество времени. Кроме того, внутрицеховое планирование этого цеха находится в неудовлетворительном состоянии (когда в начале апреля месяца создавалась угроза срыва подачи деталей только из-за плохого планирования, авиационному отделу обкома ВКП(б), в силу необходимости, пришлось вмешаться в это дело и по настоянию отдела в цех было переведено два планировщика и один диспетчер). Вместе с этим отсутствует элементарная организация рабочего места, ценные цветные металлы разбросаны по всему цеху. Когда указываешь на эти недостатки директору завода, он обещает принять меры, но не решает этих вопросов. Такое же положение и по цеху № 50 (сварка каркаса фюзеляжа). Цех способен давать 20 машин в день, а дает 15 %, то есть идет на уровне графика цеха № 60, который полностью зависит от него, а [в] то же время он должен идти с некоторым опережением своего потребителя; причины те же самые – отсутствие нормальной внутрицеховой организации производства. По вопросам качества выпускаемой продукции заводом: за последнее время выявлен целый ряд дефектов. Все эти недостатки кроются в плохой работе аппарата отдела технического контроля. Неоднократные указания отдела авиационной промышленности обкома ВКП(б) на необходимость укрепления ОТК квалифицированными работниками и затем последующее решение бюро обкома ВКП(б) от 15 октября 1942 г., в котором руководство завода обязывалось укомплектовать отдел технического контроля грамотными работниками, способными вести борьбу за качество продукции, оставались дирекцией завода до последнего времени не выполненными лишь только потому, что директор завода не занимался вопросами качества продукции. В настоящее время является целый ряд дефектов на самолетах, выпущенных из цеха сборки, в связи с этим на заводе скопилось до 270 самолетов; большинство из них сейчас находится в переделке, так, 63 самолета Як-71⁸¹ переделываются из-за плохого покрытия лаком, на 40 самолетах Як-9Т полностью перефранеровываются крылья из-за плохого качества фанеры. Плохое покрытие вызвано в основном нарушением технологии в выдержке по времени слоев межпокрытия. Контрольный отдел, зная об этом, не придавал должного значения. Кроме этого, в последние дни в 25-м цехе на хомуте шасси обнаружены трещины. Последующей проверкой в сборочном цехе из 700 шасси выявлены 70 штук с трещинами, из-за этого была приостановлена сдача самолетов по боеготовности. Проверкой установлено нарушение технологии: при сварке применялся флюс – не жидкое стекло, а крахмал, присадочная проволока вместо содержания углерода 0,1 % имела от 0,15 до 0,2 % углерода, и все это было пропущено отделом техконтроля. Кроме того, имеется целый ряд других вопросов, которыми руководство завода не занимается по-настоящему, – это организация движения деталей в производстве, упорядочение и обеспечение производства чертежным хозяйством, большой разгон деталей по сериям (который в свое время был вызван в связи с перебоями в снабжении материалами, сейчас снабжение принимает нормальный характер)

⁸¹ Так в документе.

и т. д. Состояние партийной работы также не обеспечивает требований производства и не отвечает задачам настоящего времени. За последние месяцы положение на заводе по целому ряду вопросов требовало резкого поворота всей партийной организации на изжитие выявленных недостатков. Однако этого партторг ЦК т. Однолетков не сумел обеспечить, несмотря на неоднократные беседы с ним и указания как со стороны отдела авиапромышленности обкома ВКП(б), так и со стороны горкома ВКП(б); т. Однолеткову оказывалась непосредственная помощь в проведении целого ряда вопросов на парткоме с участием работников отдела авиапромышленности обкома ВКП(б), но все решения парткома и партсобраний не доводились до конца. Вследствие этого партторг ЦК потерял авторитет среди цеховых партийных руководителей и всей парторганизации и дальше не может обеспечить руководства парторганизацией завода. О замене т. Однолеткова отделом авиапромышленности обкома ВКП(б) вопрос поставлен и согласован с ЦК ВКП(б); заведующий отделом ЦК ВКП(б) т. Будников обещал направить сюда партторга ЦК ВКП(б) с другого завода, но до сих пор вопрос с кандидатурой окончательно не решен. Исходя из вышеизложенного, отдел авиапромышленности обкома ВКП(б) считает, что директор завода № 153 т. Романов и партторг ЦК ВКП(б) т. Однолетков не способны обеспечить дальнейшее руководство заводом. Положение становится исключительно нетерпимым и требует быстрейшего решения этого вопроса, иначе завод может оказаться при таком руководстве выбывшим из строя нормального обеспечения фронта боевыми машинами. Просим ваших указаний.

*Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б)
по авиапромышленности [подпись] Хромов.*

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 547. Л. 138–143. Машинопись. Подпись-автограф Хромова. На документе имеется рукописная пометка и подпись первого секретаря обкома ВКП(б) М. В. Кулагина: «тов. Сенину. Прошу учесть при составлении проекта решения обкома в связи с постановлением ГКО о производстве машин на июнь, июль, август. 19/V Кулагин».

№ 48

Сообщение директора завода № 51 М. К. Янгеля⁸² секретарю городского комитета ВКП(б) Яковлеву

[г. Новосибирск]

20 мая 1943 г.

Завод № 51 НКАП⁸³ испытывает крайне острую недостачу в производственных рабочих, особенно по деревообделочным специальностям. Так, столярами завод обеспечен на 30–35 % потребности по плану. Из имеющихся столяров всего лишь 10–12 % имеют высокую квалификацию, остальные – только что обученные, молодые рабочие. В числе 6 высококвалифицированных столяров находится член ВКП(б) тов. Тышкевич, выполняющий с руководимой им бригадой работу по одному очень ответственному агрегату. Тов. Тышкевич работает на заводе с декабря 1942 г., на завод был прислан по распоряжению горвоенкомата. В настоящее время, на основании решения горкома ВКП(б), райвоенкомат Ипподромского района призывает т. Тышкевича в Красную армию, не считаясь с потребностью завода и решением ГКО о бронировании работников авиационной промышленности. Учитывая, что завод

⁸² Янгель Михаил Кузьмич (1911–1971) – советский конструктор ракетно-космических комплексов, академик. Окончив ФЗУ, работал помощником мастера текстильной фабрики им. Красной армии и флота. Одновременно учился на рабфаке. В 1931 г. вступил в ВКП(б). В 1931 г. поступил в Московский авиационный институт (МАИ), который окончил с отличием по специальности «самолетостроение» в 1937 г. В 1935–1944 гг. – конструктор, ведущий инженер, помощник главного конструктора, зам. директора, директор завода-филиала в КБ Н. Н. Поликарпова на авиазаводах № 39, 84, 156, 1 и 51. Зам. главного инженера завода № 155 (1944). Ведущий инженер в КБ В. М. Мяснищева (1945).

⁸³ К сентябрю 1943 г. завод был эвакуирован из Новосибирска в Москву.

в настоящее время не имеет возможности заменить тов. Тышкевича в производстве другим рабочим равной квалификации, настоятельно просим пересмотреть решение горкома ВКП(б) и оставить Тышкевича за заводом.

*Директор завода № 51 Янгель М. К.
Секретарь партбюро Петров В. П.*

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 546. Л. 18. Машинопись. На документе имеется рукописная пометка: «Верно: Секретарь [подпись неразборчива]».

№ 49

Из отчета о работе завода № 153 им. В. П. Чкалова за июль – август 1943 г.

[г. Новосибирск]

... августа⁸⁴ 1943 г.

В период марта – июня 1943 года работа завода сопровождалась рядом неблагоприятных условий, порождавших трудности, препятствовавшие выполнению возложенных на завод задач. Самым тяжелым из этих условий явились перебои в снабжении завода основными и вспомогательными материалами в 1-м квартале с. г. и низкое качество лаков и красок, поставлявшихся заводами-смежниками. Постоянный недостаток материалов в течение длительного времени, срывая скольконибудь планомерную работу заготовительных цехов, привел завод к почти полному отсутствию заделов в производстве и самым болезненным образом отражался на выполнении графика сборки машин. Это положение совпало с освоением серийного производства модернизированных типов машин Як-9 и Як-9-37 при необходимости параллельного выпуска большими сериями двух других типов самолетов: Як-7Б и Як-7В. В то же время, в свете приказов НКАП, завод должен был разрешить задачу резкого усиления внимания к вопросам повышения качества продукции не только со стороны контрольного аппарата, но и всего производственно-технического персонала завода. Начиная с заготовительных операций и кончая сдачей к бою готовых машин, руководящим правилом для производства должна была стать систематическая упорная работа в области профилактики брака, улучшения технических и летно-тактических данных выпускаемых самолетов. Усилиями всего коллектива работающих завод, постепенно преодолевая все трудности, уже в июле и августе месяцах с. г. добился серьезных положительных результатов, отражающих общий подъем производственно-хозяйственной деятельности всех звеньев завода.

Производство

Задание Государственного Комитета Оборона по сборке машин в июле, так же как и увеличенное задание в августе, выполнены.

Период	План	Выполнение	% выполнения
Июль	378	378	100
Август	390	390	100

С учетом производства ремонта самолетов в воинских частях задание ГКО перевыполнено:

в июле – на 4,7 %;

в августе – на 3 %.

В августе завод добился ликвидации разрыва между сборкой машин, сдачей

⁸⁴ Дата не установлена.

к бою и отправкой их на фронт: готовая продукция отгружалась не только в полном соответствии с выпуском заводом машин на сборке, но и значительно превысила его.

Стадии оформления	Июнь	Июль	Август
Облетано машин	307	343	452
То же, в % к июлю	100	111,8	147
Сдано к бою машин	305	335	454
То же, в % к июню	100	109,8	149
Отправлено машин	302	333	472
То же, в % к июню	100	110,3	156,2

В то же время наличие самолетов на аэродроме составило:
на 1 августа – 233;
на 1 сентября – 149.

Такое положение достигнуто путем введения жесткого графика и организацией ритмичной работы на летно-испытательной станции и в экспедиции завода. Таким образом, заложена прочная основа для обеспечения в будущем ежемесячной бесперебойной сдачи к бою и отправки готовых самолетов в полном объеме выпуска машин из сборки. Это и является первой отличительной особенностью работы завода в августе месяце. Следующим положительным фактором, который должен быть отмеченным, является постепенно увеличивающееся удельное содержание модернизированных машин в общем выпуске самолетов. То обстоятельство, что в июле и августе месяцев выпуск Як-9 составил около 50 % общего выпуска машин, характеризует успешное разрешение заводом важнейшей задачи по организации и освоению параллельно с выпуском самолетов Як-7 серийного производства. Дальнейшей систематической работой по внедрению серийной технологии и увеличением оснащенности должен быть обеспечен полный переход завода на производство единого типа модернизированных машин. Нарастание темпов выпуска машин из сборки в июле и августе видно из сопоставления его с выпуском в июне:

Период	Количество машин	% к июню
Июнь	346	100
Июль	378	109
Август	390	112,6

Рост темпов сборки машин подкреплялся и обеспечивался одновременным и соответственным ростом производства всех важнейших агрегатов и [в] цехах завода. [...]⁸⁵.

3. Конструктивные улучшения

В результате ряда проведенных конструктивных изменений значительно улучшены летно-тактические и эксплуатационные данные самолета Як. Характеристика самолетов по сериям выпуска показывает тенденции постепенного увеличения скорости машин у земли и снижения веса. По сравнению с эталоном ОКБ (самолет № 14-13), скорости

⁸⁵ Пропущена информация о выполнении плана сдачи продукции штамповочно-заготовительным цехом № 2, а также техникоэкономические показатели производства.

серийных самолетов увеличены на 35–40 км/час и вес их снижен на 45 килограмм. Так, например, скорость серийного самолета № 41-01 выше эталонной на 36 км/час и вес его меньше на 45 килограмм. К числу наиболее интересных конструктивных изменений, проведенных на самолетах Як в июле и августе, следует отнести:

Улучшение системы питания бензобаков нейтральным газом и введение крана, откачивающего газ.

Замена шнурового амортизатора фонаря пружинным амортизатором.

Внедрение броне-стрелок⁸⁶.

Установка кнопки управления рацией на секторе газа взамен тумблера.

[...] ⁸⁷.

VIII. Социально-бытовые вопросы

Вопросы улучшения социально-бытовых условий рабочих и служащих завода разрешались в нескольких основных направлениях. По линии капитального строительства в период июля и августа месяцев закончены следующие работы:

Сдано в эксплуатацию 1230 кв. м новой жилплощади. Открыт дет[ский] комбинат для детей рабочих завода на 300 мест. Проведен трамвайный путь от городской магистрали к соцгороду. Сдан в эксплуатацию виадук через железнодорожное полотно ст. Ельцовка, полностью обеспечивающий безопасность пешеходного движения от завода к соцгороду. В целях благоустройства общежитий проведено разукрупнение и организация их по цеховому признаку. В 9 общежитиях ликвидирована двухъярусная система и установлены индивидуальные кровати. Организованы 5 новых общежитий, из них 2 образцовых и одно специализированное для высококвалифицированных рабочих. Значительно увеличено количество инвентаря во всех общежитиях завода. [...] ⁸⁸.

Помимо размещения работающих в общежитиях, около пятисот семей удовлетворены жилплощадью в домах завода и около шестисот человек получили помощь в ремонте собственного жилья. Из других первостепенной важности вопросов социально-бытового порядка, разрешавшихся заводом, следует отметить: создание оздоровительных условий для семей работающих (более тысячи детей получили отдых в пионерских лагерях, для слабых детей предоставлены дет[ские] учреждения санаторного типа). Обеспечение семей военнослужащих – предоставление жилплощади, организация специального продуктового магазина, преимущественное снабжение промтоварами, оказание помощи топливом и т. д. Обеспечение работающих обувью и одеждой – производство ремонта и пошивки одежды в городских мастерских в количестве 3000 единиц, организация мастерских по ремонту обуви во всех крупных цехах завода (помимо расширения имеющихся централизованных мастерских), ремонт обуви в количестве более 9000 пар, подшивка 5000 пар валенок и т. д. [...] ⁸⁹.

X. Важнейшие задачи завода

Изложенные в настоящем отчете результаты хозяйственной деятельности завода за июль и август 1943 года стали возможными лишь благодаря самоотверженной и упорной работе, благодаря настойчивому стремлению всего коллектива рабочих, инженеров, техников и служащих завода во что бы то ни стало стать в ряды передовых предприятий авиационной промышленности. Однако успехи, достигнутые заводом, ни в коем мере не должны затмить недостатки, еще имеющиеся в его работе, или притупить внимание коллектива к необходимости быстрее их устранения. Перед заводом стоит ряд неотложных и ответственных задач. Нужно создавать

⁸⁶ Так в документе.

⁸⁷ Пропущена информация об уменьшении номенклатуры деталей, качестве продукции, технологии и организации производства.

⁸⁸ Пропущена информация о количестве поступивших матрацев, кроватей, подушек и тп.

⁸⁹ Пропущена информация о снабжении рабочих продуктами.

минимально необходимые задачи, обеспечивающие устойчивую, ритмичную работу всех звеньев завода и дальнейший рост ежедневного выпуска продукции. Вопросы дальнейшего повышения качества продукции и улучшения летно-тактических данных выпускаемых самолетов должны неослабно стоять в центре внимания всего завода. Систематическое снижение трудоемкости изделий должно стать одним из главных источников дальнейшего повышения производительности труда и ослабить острый недостаток рабсилы, ощущаемый заводом в настоящее время. Не снижая общего выпуска машин, необходимо осуществить быстрее переход всего производства на крупносерийный выпуск модернизированного типа самолетов. Следует всемерно форсировать внедрение поточных методов производства и передовых технологических процессов; борьба за укрепление трудовой дисциплины на производстве и улучшение социально-бытовых условий должны стать повседневной заботой всего руководящего состава завода. Необходимо направить усилия коллектива завода на завершение в течение сентября месяца всех мероприятий, связанных с подготовкой завода к зиме, и обеспечить своевременную и качественную уборку урожая в подсобном хозяйстве и в индивидуальных огородах трудящихся. На основе дальнейшего развития социалистического соревнования, подкрепленного организаторской работой по разрешению перечисленных выше задач, необходимо еще больше повысить производительность труда, увеличить выпуск боевых машин и тем самым оказать реальную помощь наступающей Красной армии.

Директор завода им. В. П. Чкалова Лисицын⁹⁰.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 549. Л. 1–34. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф В. Н. Лисицына.

№ 50

Из отчета о работе завода № 153 им. В. П. Чкалова за сентябрь 1943 г.
[г. Новосибирск] сентябрь⁹¹ 1943 г.

Успешная работа завода в августе месяце была по достоинству оценена Наркоматом авиационной промышленности и ВЦСПС – заводу было присуждено 1-е место во Всесоюзном социалистическом соревновании предприятий авиационной промышленности и вручено переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны. Столь высокая оценка обязывала весь коллектив завода к прочному закреплению достигнутых в июле и августе успехов и дальнейшему неуклонному преодолению всех трудностей в деле выполнения производственной программы. Своей работой в сентябре месяце завод доказал свое умение с честью выходить из самых затруднительных положений, сочетать производственный размах с организованным разрешением весьма сложных хозяйственных задач общего характера. Дело в том, что одновременно с обеспечением равномерной и ритмичной сдачи продукции по суточному графику завод в конце месяца сумел даже увеличить количество ежедневно сдаваемых боевых машин и осуществил поистине грандиозную по своим масштабам кампанию по уборке урожая как в подсобном хозяйстве завода, так и на индивидуальных огородах трудящихся. Своевременное и качественное выполнение этих задач потребовало от всех

⁹⁰ Лисицын Виктор Николаевич (1905–1978) – директор Новосибирского авиационного завода № 153 им. В. П. Чкалова. Герой Социалистического труда. В 1929 г. окончил Московский механический институт, после чего работал сначала в тресте «Оргметалл» Народного комиссариата тяжелой промышленности СССР, затем в тресте «Оргавиапром», пройдя путь до начальника треста. В 1942–1943 г. занимал должность заместителя начальника Первого главного управления Народного комиссариата авиационной промышленности СССР. С 1943 г. директор Новосибирского авиазавода № 153.

⁹¹ Дата не установлена.

рабочих, инженерно-технических работников и служащих завода полной мобилизации своих сил и знаний, небывалого напряжения энергии и предельной оперативности в устранении всех препятствий, возникавших на пути достижения поставленных целей.

Производство

Задание Государственного Комитета Обороны по сборке самолетов в сентябре месяце перевыполнено.

План – 390 машин.

Фактически – 394 машины.

Выполняя указание наркомата, завод, постепенно набирая темпы и осуществляя дальнейший разворот производства, с 27 сентября перешел на увеличенный выпуск продукции – 16 самолетов ежедневно. Так же как и в августе месяце, завод производил восстановительный ремонт самолетов в воинских частях. С учетом ремонтных самолетов план ГКО в сентябре выполнен на 103,6 %. По сравнению с предыдущим периодом вновь достигнут рост выпуска продукции. В сентябре месяце завод продолжил настойчивую борьбу, начатую в июле и августе, за ликвидацию разрыва между сборкой машин, сдачей к бою и отправкой их на фронт.

Стадия оформления	Количество
Собрано машин	394
Облетано	395
Сдано к бою готовых	420
Отправлено	429

Таким образом, организация ритмичной работы на летно-испытательной станции и в экспедиции завода, отмечавшаяся как достижение в работе завода за август месяц, получила свое дальнейшее развитие в сентябре и обеспечила не только бесперебойную сдачу к бою и отправку готовых самолетов в полном объеме выпуска машин из сборки, но и значительно превысила его. Количество самолетов на аэродроме по состоянию на 1 октября составило 108 единиц, что явно показывает продолжающуюся тенденцию к уменьшению ежемесячного остатка не оформленных сдачей машин. Необходимость уборки урожая в самые сжатые сроки не могла не отразиться на состоянии производства. Достаточно сказать, что почти в течение всего сентября месяца на уборочные работы отвлекалось свыше 20 % всех работающих, а общие затраты рабочего времени вне производства на подсобном хозяйстве и индивидуальных огородах превысили 75 000 человеко-дней. Такое положение, естественно, привело к некоторому уменьшению среднесуточного выпуска продукции в заготовительных и агрегатно-сборочных цехах и создало напряженное состояние заделов в производстве. Обстоятельством, усугубившим трудности в работе завода за истекший месяц, явились также перебои в снабжении некоторыми материалами, главным образом листовым дюралюминием, потребность в котором удовлетворялась лишь в пределах 60–70 %.

Тем не менее ряд предпринятых заводом организационных мер по усилению контроля над более эффективным использованием рабочей силы, улучшению внутрицехового планирования и четкой организации диспетчерской службы обеспечил максимальную комплектность в подаче узлов и агрегатов в сборочные цеха и предотвратил возможность срыва выполнения суточного графика. Характерным в этом отношении примером могут служить бако-медницкий цех и цех оперения, которые долгое время лимитировали работу сборочных цехов. После наметившегося в августе месяце перелома эти цехи, в трудных условиях сентября, закрепили достигнутые ими успехи и не только выполнили месячную программу,

но и обеспечили планомерное поступление своей продукции на сборку. В основном же положительные результаты работы завода в сентябре месяце стали возможными лишь благодаря резкому увеличению производительности труда, явившемуся серьезным фактором, восполнившим значительный недостаток рабочей силы и позволившим добиться перевыполнения производственного плана. Окончание уборочной кампании и связанная с этим возможность полного использования рабочей силы на производстве вселяют уверенность в том, что завод в октябре месяце сумеет также перевыполнить производственное задание ГКО и накопить [заделы], необходимые для успешного окончания годовой программы.

Техноэкономические показатели

Итоги выполнения сентябрьского плана видны из нижеприводимой таблицы основных показателей:

Показатели	План	Выполнено	Выполнено, %
Товарная продукция	43 250	44 500	102,8
Валовая продукция	43 500	43 500	100,0
Производительность труда	2669	2870	107,3
Обеспеченность раб. силой	16 300	15 160	93,0

В то же время как отрадное явление следует отметить дальнейший рост физического объема производства.

Период	Объем валовой продукции в тыс. руб.	% к июню
Июнь	37 505	100,0
Июль	38 573	102,8
Август	40 750	111,2
Сентябрь	43 500	116,0

Выработка продукции в неизменных ценах на [одно]го списочного рабочего в сентябре месяце составляет 107,3 к плану и 107,0 % к предыдущему месяцу.

Ввиду того, что значительная часть рабочей силы была занята на уборке, эти цифры, понятно, не отражают действительного роста – на самом деле рост производительности труда в сентябре месяце, в сравнении с августом, составляет не менее 12 %. Динамика роста производительности труда за последние месяцы может быть представлена данными о непрерывно уменьшающемся числе рабочих, приходящемся на один собранный самолет.

Важнейший показатель работы завода – себестоимость изделий – неизменно улучшается. Валовые затраты на единицу продукции (определенные путем деления общей суммы валовых затрат на количество собранных самолетов) отражают снижение себестоимости в сентябре месяце против августа на 5000 руб., или на 4 %.

Август – 124 000 руб.

Сентябрь – 119 000 руб.

В целях дальнейшего улучшения себестоимости на заводе развернута работа по снижению трудоемкости изделия на основе совершенствования техпроцессов, организации поточных линий и борьбы со всякого рода наслоениями на технические

нормы. Дисциплинирующим в этом мероприятии началом явилось введение системы установления твердых ежемесячных заданий по снижению трудоемкости всем цехам завода и последующий контроль выполнения этих заданий. Уже в сентябре месяце (по предварительным данным) снижение трудоемкости по самолету Як-9 достигло внушительных размеров и составило 250 часов на машину. В настоящее время, для оценки результатов работы цехов во внутривзаводском соревновании, в качестве одного из основных критериев вводится показатель выполнения заданий по снижению трудоемкости изделий. В течение первого полугодия 1943 г. завод переживал тяжелые финансовые затруднения, испытывал недостаток собственных оборотных средств для покрытия нормируемых систем, которые в отдельные периоды достигали 53 млрд рублей. Платежи поставщикам систематически задерживались, картотека № 2⁹² держалась на уровне 15–20 млрд рублей. В третьем квартале сего года, в результате значительного улучшения производственной деятельности, упорядочено финансово-материальное хозяйство завода. Начиная с 3-й декады июля 1943 г., несмотря на недостаток против плана собственных оборотных средств, завод сохраняет финансовое равновесие и аккуратно рассчитывается по всем своим обязательствам – ни в августе, ни в сентябре завод не имел банковских просрочек и картотеки № 2. Для упрочения финансового благополучия необходимо создать плановые накопления и добиться полного финансирования оборотных средств. Следует довести запасы материальных ценностей до установленных нормативов и привести в надлежащий порядок складское хозяйство [...]»⁹³.

IV. Эксплуатация и ремонт самолетов в воинских частях

Много внимания завод уделяет эксплуатации и ремонту выпускаемых самолетов непосредственно в воинских частях. В сентябре месяце завод оказал большую помощь воинским частям в сборке и стыковке отправленных самолетов, а также в освоении летно-техническим персоналом новой материальной части. Наряду с этим силами завода закончен ремонт лакокрасочных покрытий на выпущенных ранее самолетах и произведен восстановительный ремонт самолетов в соответствии с решением ГКО и приказом наркома авиапромышленности за № 209/с. На выполнении этих заданий в сентябре месяце в воинских частях работало 20 бригад, из которых непосредственно в действующей армии – 7 бригад. Общее количество рабочих в бригадах превышало 100 человек. Поступившие на завод сведения и отзывы о работе бригад говорят о значительности помощи, оказанной заводом фронту в сентябре месяце.

Бригады в 13-м ЗАП (г. Кузнецк) и в 6-й ЗАБ (г. Рассказово) в самые кратчайшие сроки произвели стыковку 18 самолетов, которые незамедлительно были отправлены на фронт. При этом техническим персоналом воинских частей было отмечено улучшенное качество самолетов производства завода № 153. Для примера приводим выдержку из двухстороннего акта о состоянии материальной части, составленного в 13-м запасном авиационном полку: самолеты Як-7Б 49-й, 50-й и 51-й серии и Як-9 5-й и 6-й серии прибыли в 13-й ЗАП в разобранном виде. Силами заводской бригады и техсостава самолеты были собраны и облетаны в воздухе. Отзывы летчиков, испытывающих самолеты, хорошие: «Самолет Як-9 легкий в управлении и при выполнении высшего пилотажа ведет себя хорошо. Планер устойчив, кабина пилота упрощена, что облегчает работу летчика, а также обслуживающего персонала. Следует отметить общее улучшение сборочных и монтажных работ по сравнению с ранее прибывавшими самолетами. Указанные самолеты после сборки и облета без каких-либо задержек были отправлены летом на фронт. Старший инженер воинской части Коваль». О значительном улучшении качества выпускаемых самолетов говорят и наши представители, производившие сборку самолетов в воинской части № 421. Руководитель заводской бригады тов. Демидов Н. Г. в докладной записке сообщает:

⁹² Картотека № 2 – внебалансовый счет «Расчетные документы, не оплаченные в срок».

⁹³ Пропущена информация о качестве продукции.

«Полученная воинской частью продукция нашего завода в количестве 32 единиц была собрана в кратчайшие сроки, установленные командованием. Все облетанные самолеты показали хорошие летные качества и допущены в эксплуатацию». Улучшение качества машин характеризуется также снижением среднего количества дефектов, обнаруженных на самолетах при сборке их в воинских частях.

Приказ народного комиссара авиапромышленности № 209/с о восстановительном ремонте самолетов в запасных и маршевых авиаполках завод выполняет весьма успешно. Из месяца в месяц коллектив работников отдела эксплуатации и ремонта дает в счет выполнения программы завода значительное количество отремонтированных самолетов. За период апрель – сентябрь 1943 г. было отремонтировано и введено в строй 120 боевых самолетов:

апрель – 20 самолетов;
май – 26 [самолетов];
июнь – 15 [самолетов];
июль – 27 [самолетов];
август – 18 [самолетов];
сентябрь – 14 [самолетов].

Крайне сложная обстановка производства ремонта в полевых условиях требует от участников заводских бригад напряжения всех сил и знаний. Воодушевленные желанием оказать максимальную помощь фронту, бригады ОЭР работают не считаясь со временем и трудностями, связанными с восстановлением самолетов, возвращающихся с боевых заданий с самыми разнообразными повреждениями. В отзыве о работе бригады тов. Грекина командование 278-й Сибирской Сталинской истребительной авиационной дивизии пишет: «Бригада тов. Грекина за короткий срок произвела более 11 крупных восстановительных ремонтов самолетов Як-7Б. Все выполняемые работы сдавались бригадой с отличным качеством и в намеченные командованием полков сроки». Рабочие бригады: тт. Тиунов, Бушмелев, Шаметов и сам тов. Грекин – работали круглые сутки не уходя с аэродрома, тем самым ускоряя ввод боевых единиц в строй. За исключительно добросовестную и преданную работу тт. Тиунова, Бушмелева, Шаметова и Грекина командование 278 ИАД представило к награждению орденами.

Бригада механиков, обслуживающая на фронте 91-й и 32-й истребительные авиаполки, своей работой оказала большую помощь летно-техническому персоналу этих полков в деле освоения поступивших на эксплуатацию самолетов Як-9 и обеспечила бесперебойную работу машин во время боевых операций на фронте. Работники бригады тт. Королев, Свечкарев и Моргаловский, наряду с консультацией техсостава полков по вопросам грамотной эксплуатации самолетов и их ремонту в полевых условиях, сами произвели 125 крупных ремонтов и 230 текущих. Командование в боевом отзыве о работе этой бригады дает следующую оценку: «В напряженной боевой обстановке, когда немецкие оккупанты пытались вести третье летнее наступление на Орловско-Курском и Белгородском направлениях, эти товарищи, не считаясь со временем, условиями работы и обстановкой, отдали все свои знания делу ремонта поврежденных самолетов, возвратившихся с боевых заданий, и подготовке их к последующим боевым вылетам. Материальную часть и технологию ремонта самолетов знают хорошо, в работе и быту культурны, выдержанны и дисциплинированы. Командование полка оценило всю проделанную бригадой работу и представило их к правительственной награде. Командир 91-й ИАП гвардии майор Цветков».

В коллективе эксплуатационников завода есть, и не мало, высококвалифицированные рабочие, которые в процессе своей работы показывают образцы стахановского труда и вкладывают в дело все свое искусство, смекалку и находчивость. К числу таких рабочих следует отнести столяров тт. Неверова К. И., Пимшина М. Ф., мастера Лобанова П. А., моториста Грачева Ф. Т., слесаря Жуковца и других. Этим работникам

присуще смелое, грамотное решение технических вопросов, связанных с выполнением самых сложных видов ремонта, и отличное качество работы.

В сентябре месяце была разрешена задача окончания ремонта лакокрасочных покрытий на экспортирующихся самолетах в частях. Эту работу во что бы то ни стало надо было закончить как можно быстрее, ибо наступление осенних дождей и холодов затруднило бы ход ремонта, что могло поставить под угрозу дальнейшую эксплуатацию самолетов. Для этой цели все работники ОЭР включились в работу по ремонту покрытий и, не считаясь со своей основной квалификацией, овладели второй специальностью – маляров. На 1 октября всего отремонтировано по лакокрасочным покрытиям 600 самолетов, из них в сентябре месяце – 120 самолетов. Полностью закончен ремонт в ЗабВО, ПриВО, СибВО, УрВО, ЮжУрВО. На ремонте особенно отличилась бригада мастера Шолохова, отремонтировавшая за короткое время 83 самолета, и бригада тов. Сентюрихина, отремонтировавшая 78 самолетов.

В отзыве о работе бригады тов. Шолохова командование воинской части п. п. 53833 пишет: «Бригада ОЭР завода № 153 [под] руководством бригадира Шолохова за короткий промежуток времени проделала колоссальную работу по замене лакокрасочного покрытия и, частично, фанерной обшивки самолетов Як-7 и Як-9. С первых же дней был установлен график выхода самолетов из ремонта, который ежедневно перевыполнялся. Срывов графиков по вине бригады не было. За хорошую работу командование воинской части п. п. 53833 объявило благодарность всему составу бригады и в частности бригадиру тов. Шолохову за хорошую организацию работы и быстрый ремонт не в ущерб качеству». Такая оценка работы является вполне заслуженной, ибо ремонт лакокрасочных покрытий в полевых условиях представляет большие трудности.

Командующий ВВС Среднеазиатского военного округа генерал-майор авиации тов. Жданов в письме на имя директора завода и старшего военпреда выражает благодарность заводу за оказанную оперативную помощь частям и школам САВО в деле восстановления неисправной материальной части и ремонт лакокрасочных покрытий. Подводя итоги сентября месяца, можно сказать, что прорыв, в котором оказался завод некоторое время тому назад из-за недоброкачественных лакокрасочных материалов, к настоящему времени ликвидирован. Все самолеты, которые были выпущены с недоброкачественными покрытиями и попавшие на эксплуатацию в воинские части, отремонтированы и приведены в летное состояние.

Одновременно, по указанию зам. наркома авиапромышленности тов. Воронина П. А., ремонтировались самолеты Ла-5 выпуска завода № 21. Таких самолетов наши бригады отремонтировали 60 единиц.

Успешная работа завода по полевому ремонту отмечена в приказе № 421 от 11 сентября 1943 года по Народному комиссариату авиапромышленности, в котором пять человек работников ОЭР завода награждены значком «Отличник авиапромышленности».

В связи с этим заводом получена поздравительная телеграмма руководства 6-го Главного управления НКАП.

Наряду с оказанием практической помощи воинским частям завод выпускает ряд периодических изданий и инструкций. В сентябре выпущены в свет книга «Ремонт самолета Як-7» и 4-е издание «Инструкции по уходу и эксплуатации самолета Як-7Б». Этими изданиями завод полностью обеспечил самолет Як-7Б всей технической литературой, которая необходима воинским частям при эксплуатации самолета. Кроме того, заводом составлен и иллюстрирован «Альбом полевого ремонта самолета Як-9», который передан в Управление полевого ремонта ГУ ВСС КА для размножения типографским способом [...]»⁹⁴.

⁹⁴ Пропущена информация о технологии и организации производства.

VI. Техническая помощь ведомым заводам

Завод № 153 им. В. П. Чкалова систематически оказывает большую техническую помощь основным ведомым заводам № 82 и 166, выпускающим аналогичные типы машин. Техническая помощь осуществлялась по линии обеспечения ведомых заводов серийными чертежами самолета, серийным технологическим процессом, спецификациями материалов, приборов, оборудования, производственными инструкциями, техническими условиями, документацией ОТК, техническими описаниями самолета, эксплуатационными бюллетенями, чертежами приспособлений, специального инструмента, готовыми изделиями, отдельными заготовками, эталонами, деталями и т. д. и т. п. Документация отсылалась почтой или вручалась непосредственно представителям того или иного завода.

Помимо изложенного проводились многочисленные консультации по всем вопросам технологии и производства, как непосредственно на рабочих местах завода № 153, так и на ведомых заводах, путем организации специальных выездов наших работников. Попутно с оказанием технологической помощи собственно ведомым заводам большая техническая помощь оказывалась также и др. заводам, как-то: 115, 301, 292, 23, 69, 447, 350, 51, 39, 21, 18. [...]95.

VII. Социалистическое соревнование

Успехи Красной армии на фронтах Отечественной войны и присуждение заводу первого места и переходящего Красного знамени Государственного Комитета Оборонывоодушевили весь коллектив завода и подняли на еще более высокую ступень социалистическое соревнование. В сентябре месяце социалистическое соревнование проходило под знаком разрешения задач выполнения государственного плана по выпуску боевой продукции для фронта и обеспечения своевременной уборки урожая в подсобном хозяйстве и на индивидуальных огородах. Однако трудности, связанные с решением этих задач, не ослабили работы завода. Подавляющее большинство цехов работало ритмично, строго по суточному графику. В первые дни сентября передовой коллектив завода – сборочный цех № 9 обратился ко всем рабочим, ИТР и служащим завода с призывом организовать социалистическое соревнование на достойную встречу XXVI годовщины Октября и оказание активной помощи фронту.

Этот призыв нашел горячий отклик среди многотысячного коллектива завода. С 1 по 15 сентября по заводу был объявлен фронтовой полумесячник усиленной помощи наступающей Красной армии. В цехах, мастерских и на участках пересматривались ранее взятые социалистические обязательства, начался смотр социалистического соревнования. Во многих цехах были организованы конкурсы по профессиям на лучшего производственного рабочего. Цеховая стенная печать и заводское радио ежедневно освещали ход социалистического соревнования, отмечая передовиков и указывая узкие места, тормозившие выполнение принятых обязательств. В эти дни цехи № 25 и 102, в августе месяце не выполнявшие своих суточных заданий, стали работать ритмично, обеспечивая выполнение программы. Инициатор стахановской вахты – фронтового полумесячника коллектив цеха № 9 в первые же дни сентября месяца выполнил суточный график на 108 %. Поток начальника тов. Глухова, завоевавшего первенство в цеховом и заводском соревновании, за август месяц выпустил сверхплановой продукции на 16 %. Ритмично работали победители внутрицехового соревнования – коллективы начальников мастерских тт. Ермаковского и Белгородского. Многие стахановцы военного времени этих мастерских показали исключительно высокие образцы производительности труда. Слесарь тов. Шубин выполнил дневную норму на 700 %. Слесари тт. Коростылев, Игнатьев и Сизов добились выполнения заданий на 450–

⁹⁵ Пропущена информация о характеристиках объема оказанной помощи.

500 % каждый. Группы мастеров цеха № 10 тт. Муравьева, Макарова и Таранника внесли в Сталинский фонд победы по 12 % сверхплановой продукции. В группе мастера Похилько молодая работница, делегат областного слета молодых рабочих т. Федорова выполнила норму на 480 %.

Успешное развитие стахановского движения отражено в приводимой ниже таблице показателей по месяцам III квартала 1943 года.

Показатели	Июль	Август	Сентябрь
Стахановцев	4907	5000	5038
Ударников	2875	2900	2950
Многотысячников	1882	2000	2300
Рабоч., не вып. норм	761	700	600
Стахановских школ	195	270	320
Обучающихся в стахан. школах	539	620	703

Успехам социалистического соревнования во многом содействовало активное участие в соревновании многосотенного коллектива командиров производства: мастеров, начальников мастерских и участков. [...]»⁹⁶.

Х. Уборочная кампания и рабочее снабжение

Представление о масштабах работы по уборке урожая, предстоявшей заводу в сентябре месяце, дают данные о размерах площадей под посевами зерновых, овощами и основной по трудоемкости уборки культурой – картофелем.

Зерновые – 964 га.

Картофель – 600 га.

Овощей – 206 га.

Если прибавить к этому площадь весьма развитого в этом году индивидуального огородничества – свыше 1100 га, то становится понятной вся сложность и ответственность задачи по своевременной и качественной уборке урожая. Такое положение настоятельно требовало от завода проведения большой и вдумчивой предварительной подготовки. Подготовительные работы начались задолго до начала уборочной кампании и велись в основном в двух направлениях:

А. Техническом – окончание строительства овощехранилищ, ремонт всех видов сельхозинвентаря, необходимого для уборки, подготовка транспортных средств, тары и т. д.

В. Организационном – разработка календарного плана с отражением сроков начала и окончания уборки, закрепление площадей за цехами и отделами и мобилизация соответствующих контингентов рабочих, ИТР и служащих для уборочных работ, ввиду отсутствия в подсобном хозяйстве постоянной рабочей силы в нужных количествах.

Полное и организованное осуществление всех указанных мероприятий обеспечило успешное проведение колоссальных по своему объему сельскохозяйственных работ. Приводимые ниже данные о ходе уборки картофеля говорят о непрерывном нарастании темпов по мере приближения сроков окончания работ. Эти темпы диктовались необходимостью обязательного использования благоприятной погоды и быстрого возвращения отвлеченной рабочей силы на производство. [...]»⁹⁷.

Емкость всех построенных овощехранилищ полностью удовлетворяет потребности в закладке картофеля и овощей на длительное хранение. Введенная

⁹⁶ Пропущена информация о победителях социалистических соревнований и о состоянии энергетического хозяйства завода.

⁹⁷ Пропущена информация о количестве собранного урожая овощей.

на уборке натуральная оплата труда всех участников создавала большой стимул к высокопроизводительной работе. Правильно организованное предметное социалистическое соревнование отдельных бригад, участков, цехов и отделов послужило дополнительным источником для коллективного преодоления трудностей и обеспечило отличное выполнение графика уборочных работ. Как благоприятный для производства фактор, следует также отметить, что к 1 октября в основном закончена и уборка индивидуальных огородов. В порядке помощи индивидуальным огородникам завод изготовил 1100 штук ручных тележек для перевозки овощей, выделил большое количество лесных отходов для постройки овощехранилищ, предоставил специальный транспорт (40 железнодорожных вагонов и 4 автомашины), изготовил 1200 бочек для засолки овощей и т. д. Общее состояние общественного питания в столовых ОРСа в сентябре месяце улучшилось, главным образом за счет введения в рацион овощей и картофеля. Обслуживание питающихся стало более организованным. Был пересмотрен график прихода работающих в столовые, открыты новые залы. Это дало возможность сократить фактическое время, затрачиваемое на принятие пищи, до 20–25 минут, а по отдельным залам (командного состава, тысячников, диетиков, туберкулезных) даже до 15–20 минут. [...]»⁹⁸.

XI. Социально-бытовые вопросы

Мероприятия по удовлетворению социально-бытовых нужд трудящихся завода в сентябре месяце осуществлялись в следующих направлениях:

А. По ремонту жилищ и коммунальных предприятий:

1. Закончен ремонт всех коммунальных предприятий.
2. Закончена подготовка к зиме всех общежитий одиночек.
3. К концу подходит ремонт детских учреждений.
4. Отремонтировано капитально три каркасных семейных дома.
5. Отремонтировано около 800 печей в квартирах рабочих.
6. Заканчивается ремонт 18 семейных барачков.
7. На 50 % закончены утеплительные мероприятия по каменным домам соцгорода.
8. Отремонтирована вся отопительная система, и из 18 котельных 6 подвергнуты тепловому испытанию.
9. 670 семей, живущих в бараках 10-го объекта, включились в ремонт своих квартир, для чего получили от завода материалы: фанеру, дранку, известь, гвозди и другие материалы.

В. По обеспечению обувью:

1. Изготовлено 4000 пар деревянных подошв для кожкомбината, причем последним взамен изготовлено 400 пар рабочих ботинок.
2. Отдано в починку 2000 пар валенок, принадлежащих рабочим.
3. Получено полтонны кожевенного лоскута (внепланового) для починочных мастерских в цехах.

В. По обеспечению топливом:

1. Завезено для жилищно-коммунального хозяйства из городских шахт 1000 тонн угля в порядке хозяйственной инициативы.

2. Выдано 400 к[уб.] м дровяных отходов рабочим и служащим.

Г. По культурно-оздоровительным мероприятиям:

1. На базе пионерских лагерей организован шестидневный дом отдыха для молодых рабочих на 100 человек.
2. Восстановлен стадион в соцгороде.

⁹⁸ Пропущена таблица с наименованием продуктов и количеством потребления в граммах.

3. Производится набор в среднюю школу взрослых для молодых рабочих без отрыва от производства. Начало учебы 1 октября.

4. Произведен капитальный ремонт трех школ, подшефных заводу, на сумму около 100 тысяч рублей.

Освещенные в настоящем отчете итоги хозяйственной деятельности завода за сентябрь месяц 1943 года являют собой дальнейший шаг коллектива на пути твердого закрепления его достижений и успехов. В ближайшее время нужно осуществить в основном те же задачи, которые стояли перед заводом в сентябре. Накопление заделов для обеспечения устойчивой, ритмичной работы по увеличенному ежесуточному графику выпуска самолетов, всемерное снижение трудоемкости изделий, дальнейшее повышение качества продукции и улучшение летно-тактических данных самолетов, полное освоение в производстве всех намеченных к внедрению в октябре месяце поточных линий – все это и составляет комплекс кардинальных вопросов, разрешение которых требует от всего коллектива работающих упорного и самоотверженного труда. Уверенный в своих творческих возможностях и силе своей организованности, завод сделает все необходимое, чтобы впредь с честью держать переходящее Красное знамя Государственного Комитета Оборона и помочь героической Красной армии в ее победоносном наступлении.

Директор завода № 153 им. В. П. Чкалова [подпись] В. Лисицын.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп.7. Д. 550. Л. 1–30. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф В. Н. Лисицына.

№ 51

Из отчета о работе завода № 153 им. В. П. Чкалова за октябрь 1943 г.

[г. Новосибирск]

... октября⁹⁹ 1943 г.

В октябре месяце завод посетил председатель управления по делам военного производства Соединенных Штатов Америки г-н Дональд М. Нельсон. Накануне отъезда, 25 октября, г-н Нельсон оставил в книге отзывов почетных посетителей завода следующую запись: «Я сегодня посетил прекрасный завод, отлично управляемый, снабженный очень хорошими машинами. Это – оружие огромной силы против немцев. Передаю мои сердечные поздравления директору, главному инженеру, его помощникам и рабочим. Я разрешу себе также добавить, что сибирское гостеприимство, оказанное мне и моим спутникам, нашло самую высокую оценку с нашей стороны. Я навсегда запомню Новосибирск. С искренними пожеланиями, Дональд Нельсон».

Октябрь месяц явился для завода месяцем дальнейшего развития производственных успехов, достигнутых в течение августа и сентября. Этому не в малой мере способствовало сохранение заводу переходящего Красного знамени Государственного Комитета Оборона за работу в сентябре месяце. Возвращение на производство большого количества рабочей силы, отвлеченного в сентябре на уборочные работы, позволило заводу вновь набрать необходимые темпы и обеспечить перевыполнение октябрьского задания Наркомата авиационной промышленности, несмотря на значительные трудности, возникшие в работе завода в отчетном периоде. Наиболее серьезной неприятностью, испытанной заводом в первые же дни октября месяца, был выход из строя единственного в г. Новосибирске кислородного завода, поставивший под угрозу прямого срыва выполнение октябрьской программы. Однако путем оперативного решения вопроса, предпринятыми энергичными мерами с помощью областного комитета ВКП(б) удалось наладить быструю транспортировку кислорода

⁹⁹ Дата не установлена.

из Омска и Красноярска, а главное – организовать авральный ремонт кислородных установок силами нашего завода. Пуск кислородного завода был обеспечен в небывало короткие сроки: все восстановительные работы были закончены за 15 дней.

Производство

Задание Государственного Комитета Оборона по сборке самолетов перевыполнялось ежедневно в течение всего октября месяца: при плане в 15 машин завод ежедневно выпускал 16 самолетов. В итоге месячное выполнение плана составило:

план – 390 машин;
фактически – 416 машин;
% выполнения – 106,6.

В октябре завод продолжал производство восстановительного ремонта самолетов в воинских частях. С учетом отремонтированных самолетов (15 единиц) план ГКО в октябре месяце выполнен на 109,2 %. В последнее время завод из месяца в месяц увеличивает сдачу боевых машин. По сравнению с предыдущим периодом, октябрь месяц вновь характеризуется значительным ростом выпуска самолетов из сборки. Ритмичная работа летно-испытательной станции и экспедиции завода была окончательно закреплена в октябре месяце и снова нашла свое отражение в количестве облетанных и сданных к бою готовых самолетов.

Стадия оформления	Количество
Сдано по сборке машин	416
Облетано	435
Сдано к бою готовых	434
Отправлено	431

Таким образом, облет, сдача к бою и отправка самолетов не только обеспечили бесперебойную обработку полного объема выпуска машин из сборки, но и значительно превысили его.

По сравнению с сентябрем месяцем, несмотря на значительный рост выпуска машин из сборки, сдача к бою готовых самолетов вновь увеличилась на 14 единиц, а отправка – на 2 единицы. Остаток не оформленных сдачей на аэродроме машин вновь резко уменьшился и составил всего 90 самолетов.

Таким образом, начавшаяся с августа месяца упорная работа по сокращению цикла обработки машин на летно-испытательной станции и экспедиции завода привела к весьма положительным результатам: остаток машин на аэродроме по состоянию на 1 ноября достиг необходимой нормы. [...] ¹⁰⁰.

V. Социалистическое соревнование и стахановское движение

В предоктябрьском социалистическом соревновании коллектив нашего завода с честью выполнил взятые на себя обязательства дать фронту боевую продукцию сверх плана. Коллектив завода, закрепляя достигнутые в сентябре успехи и работая с удвоенной энергией, боролся за право сохранения переходящего Красного знамени Государственного Комитета Оборона и первого места в соревновании предприятий авиационной промышленности.

Предоктябрьское социалистическое соревнование проходило под знаком оказания усиленной помощи наступающей Красной армии и достойной встречи 26-й годовщины Великой Октябрьской социалистической революции. В октябре месяце подавляющее большинство цехов завода работало строго по суточному графику,

¹⁰⁰ Пропущена информация о технико-экономических показателях, технологии и организации производства.

досрочно завершая свои месячные планы. Цехи № 10 и 18 выполнили свои месячные производственные программы за 22 дня. Цех № 30 выполнил план октября месяца на 100 % к 26 октября. Таких же результатов добились в своей работе и цехи № 20, 80, 90 и ряд других. В октябрьском соревновании особое место заняла молодежь завода. За годы Отечественной войны молодежь стала основным источником пополнения завода рабочей силой. В настоящее время молодые рабочие в возрасте до 18 лет составляют до 40 % всего наличного состава рабочих завода. Молодежь завода, соревнуясь за достойную встречу своего славного юбилея – 25-летия ленинско-сталинского комсомола, добивалась исключительных успехов на трудовом фронте. В эти дни из среды молодежи выросли десятки и сотни новых стахановцев военного времени, которые, соревнуясь с кадровыми рабочими, оказались победителями в этом соревновании. В крыльевом цехе, по инициативе комсомольской организации, было организовано соревнование двух поколений. Молодой рабочий-столяр Николай Дегтяренко, участвуя в конкурсе на звание лучшего столяра цеха, вызвал на соревнование старого кадрового рабочего тов. Сидорчука и вышел победителем, выполнив свое месячное задание на 400 %. Инициатива соревнования двух поколений была распространена по многим участкам и цехам завода. В этом соревновании 16-летняя Мария Лисина, столяр цеха № 48, стала выполнять нормы на 250 % и за отличную работу занесена на заводскую Доску почета имени 25-летия ВЛКСМ. Комсомольцы и молодежь цехов № 9 и 60 обязались изготовить сверх плана боевые подарки фронту. В изготовлении этих подарков особенно отличились комсомольцы тт. Розман, Левин, Долузина и Сизов, ежедневно выполнявшие нормы на 300–500 %. Отличных показателей добилась фронтовая бригада имени Тимура Фрунзе, руководимая молодым комсомольцем т. Жудиным А. Я. (цех № 40). Эта бригада систематически выполняет сменное задание на 300 %, несмотря на обеспеченность участка рабочей силой всего лишь на 60 %. За отличные показатели т. Жудин выдвинут на должность мастера этого участка.

Состояние стахановского движения в октябре месяце характеризуется следующими данными о количестве передовиков социалистического труда:

Количество стахановцев – 5150 чел.

Ударников – 2960 чел.

Многосотников – 2500 чел.

В то же время количество рабочих, не выполняющих нормы, составило лишь 590 человек. Все эти рабочие, в большинстве своем недавно пришедшие на производство, проходят обучение в стахановских школах, число которых в октябре месяце достигло 275, с охватом обучающихся в них 650 человек. В качестве отрядного явления следует указать на систематический, из месяца в месяц, рост количества рабочих высокой производительности – двухсотников.

Соревнование мастеров и начальников участков даст многочисленные примеры высокой организованности, умения сочетать производственно-техническое руководство с массово-воспитательной работой. Нередко, в напряженные дни выполнения программы, мастера сами становятся на рабочие места, воодушевляя рабочих участка на преодоление трудностей военного времени. Высоких показателей добилась 4-я мастерская цеха шасси, руководимая тов. Красновым. Работая в течение всего месяца планомерно, строго по суточному графику, мастерская, при обеспеченности рабочей силой меньше чем на 90 %, перевыполнила производственную программу и обеспечила 100 %-ную комплектность готовой продукции. Из 82 рабочих мастерской 68 являются стахановцами военного времени и вкладчиками в Сталинский фонд победы. Весь ход социалистического соревнования сопровождался большим политическим и производственным подъемом, приведшим к успешному завершению увеличенной программы октября месяца.

VI. Энергетическое хозяйство и работы главного механика

В октябре месяце перед заводом стояла задача проверки подготовленности всего энергохозяйства к зиме и принятия повышенной энергонагрузки, обусловленной началом отопительного сезона. Наряду с этим по-прежнему следовало обеспечить бесперебойное снабжение завода электроэнергией, теплом, сжатым воздухом, газом, водой, проведение плано-предупредительного ремонта энергооборудования и улучшение его эксплуатационных показателей. С этими задачами отдел главного энергетика завода успешно справился: плано-предупредительный ремонт энергооборудования в октябре месяце выполнен на 105 %, простоев оборудования по вине энергохозяйства не было. С 5 октября в отопительную систему завода, прошедшую капитальный ремонт, подан теплоноситель – завод получил тепло. Все механизмы центральной котельной и тепловые коммуникации завода работают нормально, без перебоев, что говорит о хорошем качестве проведенного летом ремонта. В октябре месяце заводом получен добавочный трансформатор большой мощности, который полностью обеспечит потребности завода электроэнергией в период осенне-зимнего максимума нагрузки. Трансформатор силами цеха сетей подстанций доставлен на ЦРП и обрешиван. В настоящее время начаты монтажные работы. Упомянутая выше ликвидация крупной аварии на Новосибирском кислородном заводе, полностью остановившая выпуск кислорода для предприятий города и области, была произведена силами энергетиков нашего завода.

Повседневное внимание уделяется улучшению эксплуатационных показателей энергооборудования: реализуя приказ № 388 о повышении коэффициента мощности предприятий НКАП, завод добился поднятия «косинуса фи» с 0,81 в сентябре до 0,83 в октябре месяце. Несмотря на отсутствие ряда остродефицитных материалов, необходимых для ремонта станков, план ремонта механического оборудования полностью выполнен. Отделом главного механика завода проявлено [не]мало инициативы и энергии в преодолении трудностей, возникающих в процессе обеспечения бесперебойной работы оборудования. Так, например, массовый простой и вывод из строя автоматов «Индекс», грозившие заводу из-за отсутствия цепей Галля, были предотвращены путем налаживания весьма сложного производства этих цепей силами нашего завода. Большое место в работе отдела главного механика занимают вопросы механизации ручного труда. В октябре месяце в сборочном цехе механизирован процесс расконсервации авиационных моторов и смонтирована монорельсовая установка для установки вооружения на самолете. Для транспортировки самолетов из тира после отстрела вооружения проложен узкоколейный железнодорожный путь с установкой специальной вагонетки с электрической лебедкой. В отчетном месяце проведен ряд работ по капитальным перепланировкам участков и цехов. В общем механическом цехе смонтирована новая расстановка оборудования на потоке изготовления шкворня шасси. В целях разгрузки заготовительно-штамповочного цеха и создания замкнутого цикла в слесарно-сварочном цехе в последнем организована штамповочная мастерская. Без ущерба для выполнения графика завода в весьма короткие сроки был осуществлен перенос и монтаж большого количества станков на новом месте.

VII. Рабочее снабжение

Общественное питание в столовых завода в октябре месяце было улучшено за счет выдачи бескарточных рыбных обедов из рыбы собственного улова. Количество таких обедов достигало ежедневно 4000 штук. Фактические затраты времени на принятие пищи в октябре месяце не превышали в среднем на 1-го человека 20–25 минут. Число дней в октябре, обеспеченных мясными и рыбными блюдами, составило 31 день. В течение месяца от децентрализованных заготовок в сеть общественного питания поступило:

овощей разных – 35 тонн;
рыбы – 32 тонны.

По линии изготовления ширпотреба: отделом рабочего снабжения завода организованное производство валенок в специальной пимокатной мастерской будет увеличено путем механизации ручного труда.

Результаты работы завода в октябре месяце, изложенные в настоящем отчете, свидетельствуют о несомненных успехах, достигнутых заводом в последнее время. Завод твердо стал на увеличенный выпуск боевой продукции для фронта, добивается улучшения организации производства, непрерывно развивает темпы социалистического соревнования. Всё это вселяет уверенность в том, что коллектив рабочих, инженеров, техников и служащих завода и впредь, в предстоящих трудных условиях сибирской зимы, не снизит набранных темпов производства и сумеет оказать действительную помощь Красной армии в ее борьбе с немецко-фашистскими захватчиками.

Директор завода имени В. П. Чкалова [подпись] Лисицын.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 551. Л. 1–26. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф В. Н. Лисицына.

№ 52

Из отчета о работе завода № 153 им. В. П. Чкалова за ноябрь 1943 г.
[г. Новосибирск] ... ноября¹⁰¹ 1943 г.

Напряженная борьба за перевыполнение плана и удержание переходящего Красного знамени Государственного Комитета Оборона характеризует всю работу завода в течение ноября месяца 1943 г. В процессе своей работы коллектив завода сталкивался с целым рядом трудностей, преодоление которых потребовало значительных усилий и максимальной оперативности в повседневной работе. К числу этих трудностей в первую очередь следует отнести наличие и производство одновременно четырех типов машин: Як-7, Як-7В, Як-9, Як-9-37.

Наряду с многоэтапностью изделий завод испытывал недостатки в снабжении материалами: отсутствие ацетона, оргстекла, дюритовой трубки 42 мм, сырой резины, резины 2696, губки «аназот» и т. д. зачастую ставило под угрозу самое выполнение суточного графика. Отправке готовой продукции сильно мешали затруднения в предоставлении заводу железнодорожных платформ. Однако, постепенно преодолевая эти трудности усилиями всего коллектива работающих, завод успешно справился с поставленными перед ним заданиями, полностью выполнив все взятые на себя обязательства.

Производство

Так же как и в октябре месяце, задание Государственного Комитета Оборона в ноябре перевыполнялось ежедневно в течение всего месяца: при плане в 15 машин завод каждый день выпускал из сборки 16 машин. Месячное выполнение плана составило 106,6 %.

План – 375 машин.

Выполнение – 400 машин.

По примеру прошлых месяцев завод продолжал в ноябре восстановительный ремонт самолетов в воинских частях. С учетом отремонтированных самолетов задание ГКО в ноябре месяце выполнено на 108,8 %. Оформление машин после сборки было равномерно и ритмично выдержано во всех стадиях происхождения самолетов.

¹⁰¹ Дата не установлена.

Стадия оформления	Количество машин
Сборка	400
Облет машин	387
Сдача к бою готовых	406
Отправка	390

Остаток самолетов на аэродроме по состоянию на 1 декабря 1943 г. составил 100 машин. Распределение самолетов по типам представляется следующим образом:

Стадия оформления	Количество машин			
	Як-7	Як-7в	Як-9	Як-9-37
Сборка	156	49	117	78
Облет	161	29	113	84
Сдача к бою	167	29	121	89
Отправка	168	15	121	86

Таким образом, сдача к бою готовых модернизированных самолетов Як-9 составила в ноябре 210 машин, или 51,7 % от общей сдачи, а отправка их достигла 53,1 % от общего количества отправленной продукции. Техноэкономические показатели также показывают перевыполнение ноябрьского плана по всем основным величинам. [...] ¹⁰².

В ноябре месяце завод окончательно перешел на систему планирования производства по планируемым комплектам. Эта система оказывает большое влияние на создание комплексных заделов в производстве: наряду с другими мероприятиями такое планирование обеспечивало ритмичность работы заготовительных цехов, в большинстве выполнивших ноябрьскую программу комплексно.

II. Организация труда

Наряду с вопросами организации производства и усовершенствования технологических процессов, завод уделяет постоянное внимание вопросам организации труда и заработной платы. Разрешение этих вопросов протекает в направлении максимального содействия повышению производительности труда, обеспечению ритмичной работы производства по суточному графику и улучшению качественных показателей по труду. Одним из основных путей, способствующих достижению указанных целей, является снижение трудоемкости изготовления изделий.

С начала запуска в производство трудоемкость основных машин снижена:

по самолету Як-7 – в 2,5 раза;

по самолету Як-9 – в 2 раза.

Такое снижение трудоемкости явилось результатом повседневной работы над приведением норм времени в полное соответствие с фактическими организационно-техническими условиями производства и степенью его освоения. В течение всего 1943 г. эта работа продолжалась и привела к дальнейшему снижению нормы времени на изделия. Следует отметить, что фактическое снижение трудоемкости достигает еще больших размеров, но отражение его зачастую поглощается объемом работ по конструктивным изменениям, требующим времени для освоения и, следовательно,

¹⁰² Пропущена таблица валовой и товарной продукции.

повышенных норм времени. Несмотря на регулярное снижение трудоемкости, производительность труда непрерывно возрастает. Это подтверждается и данными о выполнении норм выработки. С июня месяца (после пересмотра норм) мы имеем все нарастающую динамику выполнения норм:

июнь – 145,7 %;
июль – 150,4 %;
август – 154,4 %;
сентябрь – 158,9 %;
октябрь – 162,1 %.

Техническими расчетами норм к настоящему времени охвачено до 48 % общей трудоемкости. Дальнейшему увеличению охвата расчетными нормами способствует разработка нормативов для нормирования силами нормативно-исследовательской базы при отделе организации труда завода. В ноябре базой, в соответствии с планом и тематикой, утвержденными НКПА, закончены разработкой и подготовлены к размножению нормативы для нормирования работ по изготовлению фибровых баков, производству изделий из плексигласа и т. д. Большое распространение на заводе имеют разносторонние поощрительные системы оплаты труда. Наиболее широкое применение премиальных систем имеет место среди рабочих-повременщиков и ИТР.

Среди рабочих-сдельщиков премиальные системы применяются в меньших масштабах и внедряются в меру необходимости на наиболее узких и ответственных участках работы. Основным фактором премирования в этих системах является выполнение и перевыполнение конкретных сменно-суточных заданий по количеству продукции. В течение 11 месяцев 1943 г. для рабочих-сдельщиков были внедрены 43 премиальных системы. В течение ноября месяца разработаны и внедрены следующие, наиболее значительные поощрительные системы оплаты труда:

Для работников летно-испытательной станции и тира – применительно к зимним условиям работы.

Для ремонтного персонала цеховых механиков – за сверхплановый капитальный ремонт оборудования.

Для рабочих сборочного цеха – за выполнение заданий по монтажу видеосистемы и элеронов.

Для штамповщиков заготовительного цеха и т. д.

Среди прочих работ, проводимых по линии организации труда, помимо борьбы с потерями, обмена опытом и социалистического соревнования, следует упомянуть о методической работе по организационно-техническому оснащению рабочих мест.

Наряду с практическим внедрением нестандартной оснастки, разработан целый ряд типовых инструкций по организации рабочих мест. В ноябре выпущена инструкция по организации рабочего места газосварщика.

Дополнительным источником средств для повышения производительности труда является проводимый на заводе с 15 ноября общественный смотр организации труда, основной целью которого является выявление резервов производства для наиболее рационального использования рабочей силы, для дальнейшего увеличения выпуска продукции для фронта при наименьшем количестве рабочих. Проведению смотра предшествовала деятельная подготовка в цехах завода. Ознакомление рабочих и ИТР с целями и задачами смотра проводилось путем созыва совещаний и собраний по участкам, мастерским и цехам, активной работы радиоузла завода, вывешивания большого количества лозунгов, плакатов и т. д. Для проведения смотра были созданы участковые, цеховые и общезаводская смотровые комиссии в составе инженерно-технических работников, наиболее инициативных высококвалифицированных рабочих-стахановцев и представителей общественных организаций. Широкая массово-политическая работа, тщательная разработка документации смотра

и конкретный инструктаж всех членов смотровых комиссий обеспечили деловое и активное проведение смотра в цехах завода.

В процессе своей работы смотровые комиссии уделяют основное внимание высвобождению рабочей силы, изучению расстановки рабочих в соответствии с их квалификацией и специальностью, фактической загрузки рабочего дня, причин невыполнения норм отдельными рабочими, выявлению возможности совмещения профессий, внедрения малой механизации, замены мужского труда женским и т. д.

Несмотря на то, что работа еще далеко не закончена, уже сейчас можно привести десятки примеров эффективности смотра и активности его участников. Достаточно сказать, что только по десяти ведущим цехам завода поступило свыше 5000 предложений рабочих и ИТР. На основании этих предложений разработано около 3000 мероприятий, причем значительное количество из них уже внедрено в жизнь. В этих же цехах высвобождено около 200 рабочих, много станков, снижена трудоемкость изготовления изделий, улучшены и рационализированы технологические процессы. Предложение знатного стахановца завода – механика т. Папалова, механизующее процесс изготовления нескольких деталей, высвобождает 6 человек рабочих и дает около 70 000 рублей годовой экономии. Использование отходов балинита, предложенное стахановцем т. Шером, дает до 20 000 рублей экономии в год. Мастер механического цеха т. Бурый предложил и внедрил на двух деталях замену ручного труда механическим. В результате производительность труда на участке выросла в 2 раза. В цехе, где начальником т. Купченко, путем перевода ряда операций на высокопроизводительные методы обработки высвобождено 6 металлорежущих станков. В этом же цехе фрезеровщик Славинский за время смотра подал 5 рационализаторских предложений, коренным образом улучшающих состояние организации труда. В цехе, где начальником т. Осокин, в 10 случаях мужской труд заменен женским, а освобождение производственных рабочих от вспомогательных функций высвобождает 12 человек. Приведенные примеры являют собой лишь сотую часть интересных и практических мероприятий, выявленных в процессе смотра. В настоящее время необходимо закрепить успех смотра стопроцентным внедрением намеченных мероприятий путем создания строжайшей ответственности всех исполнителей. [...]

VI. Социалистическое соревнование

В своем письме к тов. Сталину в связи с XXVI годовщиной Октябрьской социалистической революции коллектив нашего завода писал: «Мы будем неустанно повышать производительность труда, увеличивать выпуск продукции, совершенствовать и улучшать качество изделий и выполним производственный план ноября месяца на 105 %». В осуществление взятых на себя повышенных обязательств, в цехах, мастерских и на участках развернулась напряженная борьба за досрочное выполнение государственного плана ноября месяца. С 10 ноября по 1 декабря коллектив завода встал на сталинскую вахту фронтового двухдекадника. В борьбе за досрочное выполнение государственного плана подавляющее большинство цехов с честью справилось с выполнением своих заданий. О досрочном выполнении планов рапортовали цехи, где начальниками тт. Купченко, Михайлов, Бинкевич, Цыпин, Мазанов, Туманов, Кипнис, Красильников, Двинский, Шинкевич, Круглов, Кудряков, Папуша и др. Победитель социалистического соревнования в октябре месяце – коллектив цеха № 25 в ноябре достиг еще более высоких показателей. Лучшие люди этого цеха: т. Грушин – фрезеровщик, т. Адриянов – токарь, т. Гришин – токарь и др. – в дни фронтовой вахты обязались выполнять свои задания на 200–250 %. В течение двухдекадника они намного перевыполнили свои обязательства, ежедневно выполняя норму на 300–350 %. Четко и ритмично работает коллектив цеха № 8. Ежедневно цех перевыполняет суточный график выпуска продукции при 100 % комплектности. В коллективе этого цеха широко внедрена

товарищеская взаимопомощь. В трудные часы стахановцы группы мастера Иванкова часто помогают рабочим группы мастера т. Филиппова. В результате обе эти группы в ноябре месяце ни разу не сорвали графика. Примеров высокопроизводительной работы в течение фронтового двухдекадника в коллективе завода имеются десятки и сотни. [...] ¹⁰³.

[*Без подписи.*]

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 552. Л. 1–33. Машинопись. Копия.

№ 53

**Телеграмма директору завода № 153 В. Н. Лисицыну
от заместителя командующего ВВС Красной армии
генерал-полковника А. В. Никитина ¹⁰⁴**

[г. Новосибирск]

6 ноября 1943 г.

От имени личного состава Военно-воздушных сил Красной армии поздравляю коллектив Вашего завода с 26-й годовщиной Великой Октябрьской социалистической революции. Славные сталинские соколы, выполняя боевые задания на самолетах, созданных Вашим заводом, беспощадно громят немецких захватчиков. Успешное выполнение коллективом завода октябрьского задания по производству боевых самолетов дает возможность непрерывно пополнять могучей техникой действующую армию. Личный состав Военно-воздушных сил Красной армии благодарит коллектив завода и выражает уверенность в том, что и в дальнейшем Вами будет проводиться работа по непрерывному совершенствованию и улучшению качества выпускаемых Вами самолетов.

*Зам. командующего ВВС КА генерал-полковник авиации Никитин,
член Военного совета ВВС КА генерал-лейтенант авиации Шиманов ¹⁰⁵.*

ГАНО. Ф. П. 738. Оп. 1. Д. 48. Л. 5. Машинопись. Копия.

¹⁰³ Пропущена таблица с данными о количестве стахановцев, информация о социально-бытовом снабжении.

¹⁰⁴ Никитин Алексей Васильевич (1900–1973) – советский военачальник, генерал-полковник авиации (30.04.1943), кандидат военных наук, доцент. С 1921 г. служил в ВВС РККА – летчик-наблюдатель, командир авиационного звена, отряда, эскадрильи, начальник штаба Луганской школы летчиков. С апреля 1931 г. – начальник учебного отдела 11-й Луганской (Ворошиловградской) военной авиационной школы пилотов, затем начальник штаба ВВС Кавказской краснознаменной армии, начальник штаба тяжелобомбардировочного авиакорпуса, начальник штаба ВВС Забайкальского военного округа. Во время Великой Отечественной войны, с конца июня 1941 г. – заместитель начальника Управления запасных авиаполков по боевой подготовке. С августа 1941 г. – начальник Управления формирования и комплектования ВВС – заместитель командующего ВВС. С февраля 1942 г. и до конца войны – начальник Главного управления формирования и укомплектования ВВС.

¹⁰⁵ Шиманов Николай Сергеевич (1901–1972) – советский военачальник, генерал-полковник авиации. С 1918 г. в РККА, участник Гражданской войны. С 1928 г. в Военно-воздушном флоте (политработник). В конце 1930-х гг. служил в ВВС Ленинградского военного округа. Участник войны с Финляндией. В декабре 1941 – январе 1942 г. – военный комиссар ВВС Волховского фронта. С января 1942 г. – военный комиссар ВВС 50-й армии. С марта 1943 г. и до конца Великой Отечественной войны – член Военного совета ВВС, одновременно – заведующий авиационным отделом ЦК ВКП(б).

№ 54

Приказ народного комиссара авиационной промышленности СССР «О внедрении в серийное производство на всех самолетах-истребителях Як фонаря пилота с механизмом аварийного сбрасывания»

[г. Новосибирск]

12 апреля 1944 г.

Заводом № 116¹⁰⁶ разработана единая конструкция подвижной части фонаря пилота с механизмом аварийного сбрасывания для всех самолетов-истребителей Як с усилием сбрасывания, не превышающим 8–12 кг. Самолет Як-9107 Д № 08-09, оборудованный фонарем пилота этой конструкции, прошел в марте с. г. контрольные испытания в НИИ ВВС КА. В целях дальнейшего повышения летно-тактических данных самолета-истребителя Як приказываю:

Начальнику 1-го Главного управления т. Боронину и директорам заводов: № 153 – т. Кисицину, № 292 – т. Левину, № 166 – т. Соколову, № 82 – т. Климовицкому и № 31 – т. Саладзе:

А) перейти на выпуск всех самолетов Як-1, Як-3, Як-7 и Як-9 с аварийно сбрасываемым фонарем пилота конструкции завода № 115 по чертежу № 0531-00-Б не позднее 15 мая с. г.;

Б) изготовить для ВВС КА детали механизма аварийного сбрасывания фонаря по чертежам завода № 115 и сдать их до 20.V.1944 г. военпредам своих заводов:

завода № 153 – 220 комплектов;

[завода №] 292¹⁰⁸ – 140, в т. ч. для самолетов Як-3 – 30 комплектов;

[завода №] 166¹⁰⁹ – 80;

[завода] № 82¹¹⁰ – 60 (для самолетов Як-7).

П/п. Народный комиссар авиационной промышленности [подпись] [печать]

А. Шахурин.

[Подпись] Васильев

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 8. Д. 508. Л. 109. Машинопись. Заверенная копия. Подпись А. Шахурин(?). На документе имеется рукописная пометка: подпись «Васильев».

¹⁰⁶ Завод № 116 – авиаремонтный завод, построенный в 1936 г. в селе Семёновка Приморского края. В 1939 г. были введены в эксплуатацию первые корпуса, начались работы по ремонту самолетов и их двигателей. С конца 1940 г. началось производство учебно-тренировочных самолетов УТ-2.

¹⁰⁷ Як-9 – советский одномоторный истребитель-бомбардировщик времен Великой Отечественной войны. Был разработан КБ под управлением А. С. Яковлева. Являлся самым массовым советским истребителем Великой Отечественной войны. С конструктивной точки зрения представлял дальнейшее развитие Як-7. Мало отличаясь от него по внешнему виду, Як-9 в то же время был во всех отношениях более совершенным. Использование металла позволило, в частности, существенно уменьшить массу конструкции, а выигрыш использовать либо для увеличения запаса горючего, либо для оснащения самолета более мощным вооружением и более разнообразным спецоборудованием.

¹⁰⁸ Завод № 292 – Саратовское авиастроительное предприятие, производившее в годы ВОВ самолеты ОКБ Яковлева.

¹⁰⁹ Омский авиастроительный завод, созданный на базе эвакуированных во время Великой Отечественной войны московских авиационных заводов № 156 (ныне ОАО «Туполев») и № 81 (ныне ОАО «Тушинский машиностроительный завод»).

¹¹⁰ 14 марта 1942 г., после эвакуации оборудования в Тушино, на площадях эвакуированного завода № 81 образован Государственный союзный завод № 82 НКАП. На территорию предприятия переведена часть оборудования Харьковского авиазавода № 135. Из Баку в Тушино переведена часть работников завода № 458, а также выпускники ленинградских ремесленных училищ, училищ Московской области, Сталинграда, Николаева, Краснодара и других городов юга Советского Союза.

№ 55

Приказ народного комиссара авиационной промышленности СССР «О выпуске самолетов Як-9 с ВК-105Пф завода № 153, оборудованных фильтрами-пылеуловителями»

[г. Новосибирск]

12 апреля 1944 г.

ОКБ-115 на заводе № 153 разработана конструкция фильтров-пылеуловителей на всасывающие патрубки самолетов Як-9. Серийный самолет Як-9, оборудованный фильтрами этой конструкции, прошел испытания на заводе № 153, а также контрольные испытания в ЛИИ НКАП в марте месяце с. г. Для повышения живучести моторов на самолетах Як-9 приказываем:

Директору завода № 153 т. Лисицыну:

А) с 25 мая с. г. оборудовать фильтрами-пылеуловителями конструкции ОКБ-115 50 % выпускаемых самолетов Як-9 с ВК-105Пф;

Б) с 10 июня с. г. перейти на выпуск всех самолетов Як-9 с ВК-105Пф, оборудованных фильтрами этой конструкции.

Начальнику 4-го Главного управления т. Брусникину поставлять заводу № 153 сетку «Дельбаг» в количествах, обеспечивающих выпуск самолетов.

*П. н. Народный комиссар авиационной промышленности А. Шахурин.
П. н. Врид. командующего Военно-воздушных сил Красной армии генерал-полковник А. Никитин.*

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 8. Д. 508. Л. 116. Машинопись. Заверенная копия. На документе имеется рукописная пометка: подпись «Васильев».

№ 56

Из доклада директора завода им. В. П. Чкалова В. Н. Лисицына на заседании партийно-хозяйственного актива завода «Об итогах работы завода за 1944 год и задачах на 1945 год»

[г. Новосибирск]

25 января 1945 г.

[...]

Лисицын: Товарищи, истекший 1944 год принес решающие победы Красной армии. Благодаря этим победам в 1944 году была достигнута первая цель Отечественной войны, поставленная т. Сталиным перед Красной армией, перед всем советским народом, цель, которую он сформулировал таким образом: освободить нашу территорию и наш народ от немецко-фашистского ига. Вместе с тем советские войска пошли далеко на запад, изгоняя немецких захватчиков с оккупированной ими территории, и теперь наша героическая Красная армия бьет заклятых врагов на территории Европы и на территории самой Германии, на расстоянии 500 и даже 800 километров от советской границы штурмует фашистское логово.

За истекший год советские войска изгнали немцев с европейской территории за пределы и за границы Советского Союза на площади свыше 1 млн кв. км с населением в 50 млн человек.

Чувством огромной гордости наполняются сердца советских людей за нашу Родину, за нашу Красную армию, за каждого советского гражданина, честно работающего.

Исторические победы советского народа в грандиозных битвах с наисильнейшим врагом стали возможны потому, что наша партия, руководимая великим Сталиным, сумела воспитать в каждом из нас, будь то боец на фронте или будь то гвардеец в тылу, людей, для которых нет ничего невозможного.

Вновь и вновь подтверждаются слова великого Сталина о том, что в результате войны силы врага будут ослабевать, а силы Красной армии возрастать. Также будет крепнуть и закладываться фундамент победы над заклятым врагом. И это положение нашло свое отражение в работе и жизни нашего завода.

18 месяцев без единого срыва суточного графика! 17 месяцев мы удерживаем знамя ГКО, и из них 12 месяцев в текущем году!

Вот, товарищи, такова общая оценка работы завода. Мы выполнили план 1944 года по сборке на 102,7 %. Если это выполнение сравнить с общим выпуском, который мы достигли в 1943 году, то тогда мы имеем рост 32,5 %, а если сравнить с 1942 годом, то тогда мы имеем рост 239 %.

Выполнение плана завода по бою составляет 100 %, что к 1943 году дает рост на 26 %. Давайте посмотрим, каким образом развернулся выпуск самолетов внутри 1944 года. Приняв 1-й квартал за 100 %, мы имеем: 2-й квартал – 118 %, 3-й квартал – 125 % и 4-й квартал – 129 %.

Коллектив нашего завода ровно год тому назад на партийно-хозяйственном активе поставил перед собою такую задачу – увеличение в течение года суточного выпуска на 25 %. Это выполнено в первой половине года, и мы своей работой доказали, что слова чкаловцев, их обещания не расходятся с делами. Это дало нам возможность повысить отдачу против прошлого года на 32 %.

Такие факты имеют место на фоне дальнейшего уменьшения количества работающих на нашем заводе: если мы будем считать, что в 43 году мы имели 100 % рабсилы, то на 1 января 1945 года мы имеем на заводе только 92,1 %, из них рабочих, если принять за 100 % работающих в 43 году, мы имеем 92,8 %. Другими словами, мы имеем сокращение количества рабочих на 8,2 %¹¹¹.

Спрашивается, каким образом протекали эти два, казалось, исключаящих друг друга явления? Каким образом, неизменно теряя рабсилу, коллектив завода увеличил выпуск самолетов для фронта? Главный фактор – это снижение трудоемкости при изготовлении машины. Партийно-хозяйственный актив год тому назад поставил задачу – снизить трудоемкость машины на 30 %. Однако по машине «М» трудоемкость снижена на 22 %, а по машине «Т» трудоемкость снижена на 23 %.

Второй фактор – повышение производительности труда работающих на заводе. Год тому назад мы поставили перед собой задачу – повысить производительность труда на 25 %. Государственный план по выработке на одного рабочего заводом выполнен на 106,2 %. Рост выработки – 41 %. Нарастание выработки дает такие цифры: принимая первый квартал за 100 %, мы имеем: второй квартал – 112 %, 3-й квартал – 126 % и 4-й квартал – 129 %.

Задача, которую мы перед собой поставили год тому назад, не только выполнена, но и перевыполнена.

Итак, вот два решающих фактора, которые позволили заводу выполнить и перевыполнить план, которые позволили заводу нарастить на 32 % выпуск количества самолетов при одновременном снижении количества работающих.

Каким образом были достигнуты результаты по повышению производительности труда наших рабочих? Прежде всего, это трудовой энтузиазм чкаловцев, нашедший себе выражение в дальнейшем развертывании соцсоревнования, дальнейшем развертывании стахановского движения. Наша молодежь, наша комсомольская молодежь показала образцы героического отношения к труду. Количество молодежных бригад выросло за год в три с половиной раза. За год эти бригады высвободили почти 200 человек рабочих и перебросили их на узкие места. Свыше 600 человек совмещают по несколько операций. Среднее выполнение нормы комсомольско-молодежными бригадами – 180–200 %.

¹¹¹ Так в документе, следует: 7,2 %.

Такие бригады, как т. Жудин, Немировский, Великий и другие, не успокаиваются до тех пор, пока они не выполняют каждое задание в полтора-два раза. Не менее сознательное отношение мы видим и со стороны бригад кадровых рабочих. В прошлом году по инициативе одного из лучших наших рабочих, т. Комякова, организовалась бригада. Я, собственно, даже и не знаю, как т. Комякова назвать – строгальщиком или фрезеровщиком. Его бригада проводит и строгальные, и фрезеровочные операции и выполняет каждое задание в полтора-два раза.

Вновь зародилось и развернулось соревнование по профессиям на звание лучшего рабочего. Это соревнование захватывает все большее количество наших рабочих. 85 человек удерживают почетное звание лучшего рабочего нашего завода в течение 3–4 месяцев. И вообще, таких лучших рабочих у нас 1200 человек. Звание лучшего рабочего получает тот, кто выполняет норму не ниже чем на 300 %. Звание лучшего рабочего дается тому, кто ежемесячно на 30 % сокращает трудоемкость делаемой им детали.

Неоценима помощь, которую оказывают инженеры, техники, технологи – командиры производства. В результате их усилий значительно улучшилось оснащение технологических процессов и завод стал быстро двигаться вперед. Возьмем такой решающий фактор с точки зрения надлежащей организации производства, как внедрение поточного метода. В 1944 году у нас было 7 поточных линий, а на 1 января 1945 года находится в эксплуатации уже 24 поточных линии. За год внедрение поточного производства на заводе охватило почти половину всего производства на заводе. Работа над дальнейшим оснащением технологического процесса является заслугой наших ИТР.

Машина М была оснащена в 1944 году на 1 января на 40 %, а теперь эта машина оснащена на 80 %. По новой нашей машине – «У» – комплектная оснащенность доведена до 80 %.

Вы, товарищи, вероятно, помните, о чем мы с вами говорили год тому назад на таком же партийно-хозяйственном активе, когда выискивали основные узкие места производства. Такими узкими звеньями, которые не давали нам возможности наращивать выпуск, явились цеха 2-й, 4-й, 28-й, 40-й, 42-й и 50-й.

Какое же положение у большинства этих цехов сегодня? Одно могу сказать: положение резко изменилось в сторону лучшего. Почему? Приведу для примера 1-2 цеха.

Конечно, все вы помните, как мы мучились с 42-м цехом год тому назад. Выпуск самолетов на нашем заводе определялся количеством крыльев, которые давал заводу 42-й цех. Сегодня этот цех считается лучшим цехом на заводе. Сегодня этот цех увеличил выпуск по сравнению с 1943 годом на 36 %, одновременно потеряв рабсилы на 25 % и сократив трудоемкость на 23 %. Это доказывает, что правильно поставлена задача, что по-большевистски оседлана техника, и все это выводит узкие места из тяжелого положения.

Нельзя также не говорить и о цехе [№] 25. Правда, цех [№] 25 на сегодня не блещет значительным перевыполнением плана, но он в течение года потерял рабсилы 12–15 % и все же увеличил производительность труда почти на 50 %, увеличил оснащенность, и без того действительно мощную, почти на 30 %. Ясно, что правильно поставленный вопрос может и должен помочь разрешить все затруднения. Этот цех является примером того, как люди по-большевистски грамотно занимаются внедрением механизации, отчетливо представляя себе, что только в этом залог успеха. Мы по заводу внедрили 14 поточных линий, и 6 из них падают на долю 25-го цеха; сделано это механиком т. Востокиным под непосредственным руководством начальника цеха т. Купченко. Некоторое улучшение состояния трудовой дисциплины также помогло в работе. Если принять размер дезертирства в 1943 году за 100 %, то в 1944 году мы имеем 39 %. Как видите, почти в три раза уменьшилось количество дезертиров [с] завода. Это количество составляет все же почти 800 человек. И конечно, это еще много.

Если принять прогулы в 1943 году за 100 [%], то в 1944 году мы имеем 93 %. Как видите, тоже некоторое уменьшение этого бича производства.

Перехожу к вопросу о продукции нашего завода. Вы знаете, что качество продукции – это самый главный, самый важный критерий в оценке работы всего предприятия, и особенно это является важным при оценке работы нашего завода, где вопрос качества либо превращает машину в грозное орудие против врага, либо превращает ее в мышеловку.

Если принять брак в 1943 году за 100 %, то в 1944 году мы имеем 92,8 %. Если принять среднее количество дефектов на машину в 1943 году за 100 [%], то в 1944 году мы имеем 67 %. Если принять среднее количество дефектов, обнаруженных при техническом осмотре на ЛИСе в 1943 году, за 100 [%], то в 1944 году мы имеем 25 %. Мы можем сказать, что у нас положение с качеством более или менее удовлетворительно. Об этом свидетельствуют отзывы с фронтов Отечественной войны, один из которых я вам сейчас хочу зачитать.

(Зачитывает. Аплодисменты.)

Однако, товарищи, нет другого такого участка, где малейшее успокоение было бы так же опасно, как в вопросе качества. Констатируя несомненное улучшение в вопросе качества по сравнению с 1943 годом, мы все же должны подчеркнуть то обстоятельство, что мы с вопросами качества не дошли до конца. У нас еще нет такого состояния, чтобы мы могли бы совершенно спокойно и уверенно отправлять машины на фронт. Последние месяцы нашей работы наблюдается некоторое забвение вопросов качества. У нас есть уже не мало зловещих сигналов, которые мы должны поймать вовремя и вновь начать борьбу за качество. Надо сделать так, чтобы вопрос качества стал бы самым важным и первостепенным для каждого работника нашего завода. Перевыполнение плана тесно связано и с результатами финансовой деятельности завода, о чем мы с вами не должны забывать. Наша Родина, Советское государство, советское правительство дают нам все необходимое, чтобы мы укрепляли мощь нашей Красной армии, и мы обязаны к тому, что нам дается, относиться даже скаречно, экономя каждую копейку. Если принять себестоимость нашей продукции в 1943 году за 100 [%], то в 1944 году мы имеем 88 %. Другими словами, мы снизили себестоимость нашей продукции за год на 12 %, имея государственный план 9,1 %. Если мы в 1942 году получили убытка 58 млн рублей, то в 1943 году мы получили уже прибыли 25 млн рублей, а в 1944 году прибыль, отданная государству, составляет 76 млн рублей. Этого мы добились благодаря хорошей работе всего коллектива в целом.

Будет правильно сказать, что вопросы хозрасчета, вопросы экономного отношения [к] советской копейке, вопросы экономного отношения к тем материалам, которыми нас снабжает государство, были поставлены в 1944 году значительно острее, чем в 1943 году. У нас есть цех (к числу таких цехов относится цех [№] 40), которые добились сверхпланового снижения себестоимости, добились 110 тыс. руб.; сокращение сверхурочных часов в декабре месяце дошло до 2 тысяч, в то время как в январе было 12 тыс. часов. В этом цехе любовь к вопросам экономии прививали и начальник цеха, и партийная организация. Эти результаты дали возможность получить экономию не только в карман государства, но и в карман тех товарищей, которые этой экономии добились.

Возьмем цех № 30, который располагает большим количеством отходов фанеры. Эти отходы раньше валялись в сваленном виде около цеха. Никто на них не обращал внимания, и вот цех [№] 30 и его руководитель т. Горшин смогли из этих отходов сделать советский рубль. Они по своей инициативе продали отходов в IV квартале прошлого года на 633 тыс. рублей, причем продавали отходы не навалом, а распиленными пластинками, беря за эти пластинки цену, которая утверждена государством.

Можно также привести пример того, как отсутствие внимания к вопросу экономии, отсутствие желания дать нашей Родине дополнительные деньги заставляют выбрасывать деньги на ветер. Цех № 102 имеет перерасход плексигласа на 4 400 000

рублей. Представьте себе, сколько нужно иметь на заводе Горшиных, чтобы перекрыть одного Круглова. Если бы т. Круглов к этому делу подошел бы по-хозяйски, то положение было бы совсем другое. Если бы цех № 102 так же, как и цех № 30, занялся бы вопросами ширпотреба из этого плексигласа, львиная доля расходов вернулась бы в кассу завода, а тем самым, значит, в государственную казну.

Работники финансовых органов нашего завода и работники снабжения провели немалую [работу] в вопросе сокращения себестоимости, и это записано в их архив. Значительная работа проведена и в области социально-бытового обслуживания. Основной вопрос – это вопрос питания на заводе. Если посмотреть, какова калорийность, то калорийность одного обеда повысилась за год на 10 %.

Валовый сбор урожая в подсобном хозяйстве в известной степени определяет калорийность наших обедов. По картофелю мы имеем 187 [%], а по овощам 137 [%], мясо-рыбные продукты – 146 %, по картофелю 160 %, по овощам 150 % – это по сравнению с 1943 г.

Не удовлетворив полностью запросы нашего коллектива в верхней одежде, мы все же в 1944 году выдали на 45 % больше, чем [в] 1943 г. Обувки мы выдали около 50 тыс. пар, т. е. в два раза больше, чем в 1943 году.

Если посмотреть на один из важнейших участков, а именно на жилища, то что мы здесь имеем: новых жилищ в 1944 году получило 800 семейств против 1100 семейств в 1943 году. Здесь мы имеем уменьшение. Переселено одиночек в дома завода 1000 человек. Прделана работа в области строительства коммунальных предприятий. Появилось несколько новых домов отдыха, вдвое расширены пионерские лагеря, пущено в эксплуатацию физиотерапевтическое отделение, организован туберкулезный санаторий, на днях открывается общедоступная библиотека, и, наконец, этот прекрасный клуб, в котором мы имеем удовольствие находиться. Однако все сделанное чрезвычайно далеко от тех запросов, которые нам представлены коллективом завода и которые он, благодаря своей самоотверженной работе, вполне достоин получить.

Сегодня вопрос быта так же, а может быть, даже и несколько более важен, чем вопрос внедрения дальнейших потоков, конвейеров и т. д., ибо вопросы быта определяют собою заинтересованность коллектива в работе на заводе. У нас этого дела, к сожалению, не понимает еще целый ряд товарищей. Вы прекрасно знаете, какое отношение имеется в цехах и в отделах к выполнению тех указаний и решений, которые обязывают эти цеха и отделы, наряду с решением графика, решать и другие вопросы, как-то: приведение [в] порядок наших общежитий, приведение в порядок нашего соцгорода.

Сейчас нужно специально остановиться на работе цеха, который в 1943 году и большую часть 1944 года своей образцовой, хорошей работой умножал славу нашего завода и который в течение последних 3 месяцев своей плохой работой держит весь завод под угрозой потери знамени ГКО. Я имею в виду цех № 21, его, если можно так выразиться, наземную часть. Уж не первый раз мы заостряем внимание коллектива этого цеха на его работе. Вот сравните показатели его работы по облету. Возьмем ноябрь 1943 г. за 100 % – тогда в декабре 1944 года он дает 97 %. Весь завод против уровня прошлого года ушел далеко вперед. Завод в целом увеличил выпуск на 32,5 %, а летная станция нашего [завода] за последние три-четыре месяца пошла назад. В результате неудовлетворительной работы летной станции мы сегодня имеем на аэродроме такое количество машин, какое было в 1942 году, когда станцией занимались буквально все городские и областные организации. Мы имеем такое количество необлетанных машин, которое беспокоит руководителей нашей партии. Мы имеем звонки из ЦК партии, которые раздаются по указанию т. Маленкова, и нас спрашивают: когда же вы возьметесь за дело и перестанете держать готовые машины у себя, а пошлете их туда, где они нужны?

Мы должны сегодня спросить руководителей этого цеха: когда же вы прекратите эту спячку и поднимете ваш коллектив, работу вашего коллектива на тот уровень, который был достигнут им раньше и который теперь достиг завод в целом? [...] ¹¹².

[Подпись неразборчива.]

ГАНО. П. 738. Оп. 1. Д. 137. Л. 2–10. Машинопись. Подлинник.

№ 57

**Сообщение директора завода № 153 В. Н. Лисицына
первому секретарю Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагину**

[г. Новосибирск]

10 апреля 1945 г.

Вследствие невыполнения плана подачи платформ Томской дорогой, за 7 дней апреля среднесуточная погрузка самолетов составляет 13 шт. В результате этого на заводе скопилось свыше 300 готовых к отправке самолетов. Неоднократные обращения в [Томскую] дорогу с требованием принять меры остаются безрезультатными. Прошу вас оказать реальную помощь в отправке самолетов на фронт. Заводу необходимо получать ежедневно как минимум 35 платформ в течение всего апреля месяца.

Директор завода № 153 генерал-майор ИАС [подпись] Лисицын.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 9. Д. 353. Л. 44. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф В. Н. Лисицына.

№ 58

**Из доклада директора завода В. Н. Лисицына
на заседании партийно-хозяйственного актива завода № 153
имени В. П. Чкалова об итогах работы завода за период**

Великой Отечественной войны и ближайших задачах коллектива

[г. Новосибирск]

3 августа 1945 г.

Лисицын: Товарищи! Люди завода за 4 года Отечественной войны проделали очень большую работу. Величина и многообразие задач, которые в тот трудный и тяжелый для нашей страны период стояли перед коллективом вновь создаваемого завода, были настолько огромны, что многим отдельно взятым руководителям и исполнителям казались просто непосильными. Надо было достроить завод, ибо за годы войны стоимость зданий и сооружений выросла почти в 2,5 раза. Если в начале войны стоимость зданий и сооружений принять за 100 %, то к концу войны мы уже имеем 211 %.

За 4 года войны завод в 2,5 раза увеличил ту площадь, которой он располагал в начале войны.

Надо было оборудовать завод, ибо количество оборудования за годы войны на нашем заводе выросло в 3,5 раза. Если к моменту начала войны принять количество оборудования новых видов на нашем заводе за 100 %, то к концу войны завод имеет 353 % оборудования.

Кроме того, надо было обеспечить хотя бы самые минимальные требования работающих на заводе с точки зрения устройства их быта. И здесь тоже пришлось делать от нуля.

Если принять количество жилой площади в 1941 г. за 100 %, то к концу войны эта жилплощадь составляет уже 197 %. В эти тяжелые годы, осенью 1941 г. и во время

¹¹² Пропущена информация о состоянии трудовой дисциплины.

всех последующих военных годов, перед заводом стояла задача – построить завод, оборудовать его и обеспечить коллектив работающих на заводе хотя бы в минимальной степени жильем.

Параллельно с этим надо было в нервной обстановке катастрофического недостатка самолетов осваивать новую боевую технику и выпускать ее во все возрастающем количестве. Многие вопросы того времени нам сейчас кажутся уже историей. Мы сейчас уже забыли, что значит нехватка самолетов на фронте. А ведь это по существу значило беззащитность наших сел и городов от бомбежки воздушных пиратов, абсолютную скованность всех наземных родов войск. Это по существу значило яростный вопль наших пехотинцев, которые кричали: где же вы? Помогите хоть немножко!

Что же сделано коллективом нашего завода по обеспечению коренного перелома на фронте в целях создания нашего господства в воздухе? За 4 года войны, строя завод, оснащая его, мы выпустили почти 16 000 самолетов, причем за первую половину войны – 5000 самолетов, а за вторую половину войны – свыше 11 000 самолетов. За это время войны нами было освоено и выпускалось в больших количествах до 10 типов непрерывно совершенствующихся истребителей «Яковлев». Эти конструктивные усовершенствования в конечном итоге обеспечили нам качественное превосходство наших сил над врагом. Как улучшились боевые средства машин? За годы войны коллектив завода сделал очень много в этом отношении. Максимальная скорость [самолетов] увеличилась на 30 %. Скороподъемность наших самолетов улучшилась больше чем на 50 %. Дальность наших истребителей – здесь увеличение почти в 3 раза по сравнению с той дальностью, которую мы имели в начале войны.

И наконец, мы увеличили вес залпа в 9,5 раз. Но этих качественных преимуществ на войне оказалось недостаточно. Надо было обеспечить и количественное превосходство в воздухе.

Если принять выпуск самолетов во второй половине 1941 года за 100 %, то в 1942 году мы имели 363 %, в 1943 г. – 653 %, в 1944 г. – 868 % и в 1945 г. – 868 %, т. е. почти в 9 раз был увеличен выпуск наших самолетов.

Еще 17 июня 1944 г. завод достиг рекордного в стране суточного выпуска самолетов, выполнив личное задание т. Сталина, данное им в феврале месяце 1944 г. Может быть, быстрый рост выпуска самолетов отставал от материально-технической базы нашего завода и увеличения количества рабочих? Выпуск продукции на каждый рубль основных средств составлял: в 1941 г. – 100 %, в 1942 г. – 229 %, в 1943 г. – 325 %, в 1944 г. – 396 %.

Наши рабочие с помощью своих руководителей увеличили производительность труда. Если взять производительность труда в 1941 г. за 100 %, то в 1942 г. мы имели 137 %, в 1943 г. – 205 %, в 1944 – 291 % и в 1945 г. – 305 %. Все время шло увеличение производительности труда наших рабочих.

Может быть, мы эту задачу решали, излишне расходуя государственные средства? Тоже нет. Если первая половина войны была характерна для завода известной убыточностью, которая выражалась в 80 миллионов рублей, то за вторую половину войны мы дали прибыль 150 миллионов рублей, т. е. мы сэкономили стране стоимость почти 50 тысяч самолетов.

Из этого следует, что и вторую часть задачи, а именно обеспечение количественного превосходства над врагом, мы решили технически и организационно грамотно.

Работа нашего коллектива в годы войны не отличалась от работы других передовых коллективов в нашей стране. Работа наших рабочих, служащих, инженеров и техников не осталась незамеченной. Мы с вами 25 месяцев занимали первое место в соцсоревновании. Мы с вами 25 месяцев держали знамя ГКО. Заводу 2 раза предоставлялась честь выступать застрельщиком соревнования. Свыше 500 человек награждены орденами и медалями. Завод, весь его коллектив награжден орденом Ленина. Во время войны нас по заслугам называли жемчужиной

Наркомата авиационной промышленности, нас по заслугам называли гордостью Новосибирской области.

Что же было главным, определившим успехи завода в годы войны? Ведь это не случайные успехи, ведь это не случайное достижение, которое не имеет под собой постоянной базы. Мне кажется, что я не ошибусь, если назову три важнейшие причины, которые помогли нам добиться таких успехов.

Безграничный трудовой энтузиазм наших рабочих, инженеров, техников и служащих, которые по примеру своих братьев и сестер, ставших грудью на фронтах Отечественной войны, также грудью стали на защиту нашей любимой Родины в тылу.

Непрерывное стремление нашего коллектива все вперед и вперед во всех вопросах производственной и общественной жизни завода. Все мы помним трудные и сложные этапы развития завода, а всегда у нас все трудные вопросы решались под лозунгом «Только вперед!».

Неустанная работа нашей партийной организации и других наших общественных организаций, руководящего состава и актива завода над объединением коллектива в единое целое, над его сплочением вокруг лозунгов партии Ленина – Сталина.

Вот этими тремя причинами мы и должны, главным образом, объяснять успехи нашего завода за годы войны, и в этих причинах – залог нашей дальнейшей победы.

Отремели пушки на полях сражений в Европе. Перед Советским Союзом – страной-победительницей, вынесшей на своих плечах основную груз войны, – встали новые, принципиально отличные от военного времени задачи. Эти задачи формулируются нашей партией следующим образом:

Быстрейшее восстановление разрушенных сел и городов.

Дальнейшее укрепление военного, экономического могущества нашей страны.

Работа над улучшением условий быта трудящихся, вынесших на своих плечах трудности войны

В связи с окончанием войны по-новому сложилась обстановка в некоторых областях промышленности, в том числе и [в] авиационной промышленности. За годы войны особый рост приобрели заводы, выпускающие самолеты истребительной и штурмовой авиации. Окончание войны повлекло за собой снижение их плана. Стране стало требоваться больше денег для решения других задач. И вот поэтому окончание войны повлекло за собой некоторое изменение программы.

Это обстоятельство дало возможность правительству установить 8-часовой рабочий день, от которого трудящиеся в тяжелое время войны отказались. Несмотря на сокращение рабочего дня, несмотря на введение отпусков по КЗоТу, программа отставала на известную часть от производственной мощности завода. В условиях капиталистических стран это означает массовую безработицу и кризис. В нашем социалистическом государстве, в наших социалистических условиях, в условиях безграничного внутреннего рынка, способного производить любое количество продуктов гражданского назначения, этого быть не может.

В силу этого правительство поставило задачу догрузить авиационные заводы выпуском гражданской продукции (автобусы, велосипеды, автомашины и мотоциклы) и выпуском ширпотреба.

Наш завод получил задание выпускать в массовом количестве велосипеды. Годы Отечественной войны, которые отнимали все силы и средства на выпуск боевой техники, не давали возможности изготовления таких предметов, без которых жизнь человека весьма затруднительна.

Наряду с этим и прежде всего, правительство поставило перед каждым авиационным заводом как центральную задачу безусловное сохранение в неприкосновенности достигнутой мощности. Каждый из авиационных заводов, догружаясь выпуском предметов гражданского назначения, обязан ритмично выполнять заданный ему план и резко улучшать качество продукции.

Третья задача, которая здесь стоит, – это скорость освоения новых типов. Что касается качества: то, что можно было прощать в условиях войны, не может быть прощено теперь, когда такой ситуации нет. Еще в июне месяце такие задачи встали перед нашим заводом. Еще в июне месяце произошло резкое сокращение в выпуске самолетов. Это поставило перед нами следующие задачи:

Переход на машину «У».

Быстрейшее освоение, начиная с июля месяца, машины 8. (Это точно 8, не В?)

Это ставит перед нами задачу выбора наилучшего вида велосипедов и быстрейший выпуск регламентированного наркоматом ширпотреба. Все это мы должны сделать скорее, чтобы полностью загрузить рабочие руки нашего завода, выполнить программу и восстановить за счет этого финансовое состояние завода. По нашим расчетам, резерв рабсилы должен против того графика составлять 15–18 %. Это с учетом перехода на работу по КЗоТу. В июне месяце – начале июля месяца со всей резкостью встала задача освоения выпуска ширпотреба и гражданской продукции. В июне – июле месяцах мы успеха в решении этих задач не имели.

Почему? Мы уже в июле месяце полностью перешли на выпуск машины «У». Практически выпуск машин «У» мы должны были удвоить или даже больше чем удвоить. Наши органы подготовки производства и наши цеха основного производства не добились нужного снижения трудоемкости по машине «У», которая перекрывала разницу в трудоемкости по машине «У» и по машине «М».

В результате этого нужная для выпуска ширпотреба рабочая сила оказалась невысвобожденной. Зарплата рабочих на 15–20 % снизилась в июне против марта 1945 года. Многие думали, что уменьшился рабочий день, появились выходные дни и, значит, зарплата начала снижаться. Но это неверно. Мы заинтересованы в том, чтобы зарплата рабочих росла. Сократилась часовая выработка на одного рабочего. Если взять часовую выработку в июле месяце 1944 года за 100 %, то в июле месяце 1945 года ориентировочно, так как мы еще не имеем точных данных на сегодняшний день, мы имеем 70 %. Все это говорит о недостаточной организованности в период перехода на 8-часовой рабочий день. Это говорит о снижении трудовой дисциплины. Это говорит о некоторой расхлябанности, которую мы имеем на заводе.

Если мы возьмем второй цех, то здесь снижение 15 %, то есть в 2 раза меньше средней цифры по заводу. Возьмем цех № 20 – здесь 21 %. Возьмем 30-й цех – здесь мы имеем рост часовой выработки почти на 30 %. Значит, вовсе не обязательно было такое положение вещей, какое мы имели в половине июля месяца 1945 года. Достаточно сказать, что сборочные цеха в июле месяце работали на уровне 75 % [ного] снижения графика. Завод в результате этого оказался в тяжелом финансовом состоянии. 2,5 года подряд наш завод отличался тем, что мы не имели ни одного дня просрочки платежей. Сейчас на 1 августа у нас просрочка по платежам составляет 30 миллионов рублей.

Как видите, мы [с] новыми задачами в июне – июле не справились. В конце июля месяца по причинам, о которых мы с вами можем только догадываться, правительство приняло решение об изменении нашей основной продукции на ближайшие 3-4 месяца. В результате этого изменения наш график по сборке увеличен на 40 %.

В результате этого изменения мы должны, наряду с дальнейшим выпуском машины «У», начать выпуск машины «В» и вновь переходить к выпуску машины «Ю», которая всем вам известна. Это в корне меняет положение завода и ставит перед нами целый ряд важных, новых задач.

Государственный план является непреложным законом. Мы к этой мысли приучены. Нашей первой задачей является задача встать на новый, повышенный график.

Вторая задача завода состоит в том, чтобы безусловно выдержать трудную, обусловленную планом номенклатуру выпуска. Дело в том, что сейчас не нужны самолеты вообще, а нужны самолеты определенного типа, в твердо обусловленной

планом номенклатуре. Буквально в считанные дни мы должны встать по выпуску самолетов «В» на заданный график и начать выпускать машину «Ю». Здесь присутствуют наши заказчики, они могут вам подтвердить, насколько важно иметь выполнение плана в номенклатуре. Теперь не то время, когда каждый самолет нужен был на фронте. Надо в недельный срок обеспечить выполнение графика по плану.

Окончание войны по-новому поставило вопросы качества самолетов, его отделки, его прочие характеристики. Мне думается, что те затруднения с качеством, которые возникли на заводе, являются сезонными и скоропроходящими. Находились среди нас люди, которые думали: «Это, вероятно, очередное наступление на вопросы качества. Это, вероятно, эпопея, которая скоро кончится, и от этой эпопеи нам удастся отсидеться».

Это не верно. Достаточно показать несколько примеров отступлений от технических условий. В июле месяце в 50-м цехе было забраковано 50 моторных рам. Прочность их очень снизилась. Сказалось из-за плохой подготовки свариваемых элементов: сварной шов был в 1 миллиметр вместо 2 миллиметров.

Вот еще несколько фактов: дефектчики ц[еха] 11 (зачитывает).

Машина задержалась на двое суток из-за этого.

Я думаю, этих 2 примеров достаточно, чтобы показать, что у нас положение с качеством неблагоприятно. Эти дефекты превращают машину в летающий гроб вместо боевого самолета. Если мы в годы войны смотрели сквозь пальцы на некоторые дефекты эстетического свойства, то сегодня мы должны поставить перед собой такую задачу: наши самолеты должны быть красивее всех. Мы должны повседневно улучшать качество, не допуская ни единого отступления от технических условий и чертежей. Мы должны работать над дальнейшим совершенствованием и улучшением конструкции и технологии в целях улучшения качества. Техническое руководство завода решило во второй половине этого месяца специально рассмотреть данный вопрос на созываемой конференции по качеству.

Временное увеличение продукции по основной программе ставит наш завод в тяжелое положение, в отличие от других заводов, еще и потому, что с нас не снимается программа по запуску ширпотреба. Никаких изменений делать для нас не будут. Поэтому четвертая задача – это безусловное выполнение плана выпуска велосипедов и, кроме этого, обязательное выполнение плана ширпотреба. Наши рабочие чрезвычайно нуждаются во всех этих предметах. Хотелось бы представить себе емкость этого задания по сравнению с тем трудовым напряжением, которое испытывал завод в годы войны. Если взять план августа – сентября месяцев 1945 г. и сравнить с планом августа – сентября 1944 г., то мы видим, что трудоемкость нового плана уменьшилась на 15 %.

Новые машины несколько более трудоемкие, чем те машины, которые мы делали год тому назад. Это получается потому, что у нас в плане имеются велосипеды. Итак, на 15 % имеется трудоемкость плана. Рабочее время в августе – сентябре 1945 г. меньше, чем в августе – сентябре 1944 г., по меньшей мере на 27–29 процентов. Эти цифры складываются из сверхурочных работ, которые мы имели все эти дни, плюс 7–8 % – выходные дни и отпуска, которые имеют сейчас рабочие. Таким образом, в августе месяце создается дополнительное напряжение в труде, равное 27–28 %, и 15 % [ное] сокращение трудоемкости.

Для выполнения государственного плана наши рабочие должны работать на 12–14 % производительнее, чем в прошлом году. Ясна степень напряжения, которую мы должны испытывать.

В одном ряду с этими производственными задачами стоят и другие, отнюдь не менее важные. Держась на уровне того напряжения, на котором держался 3 месяца после войны наш завод, мы с этими задачами справиться не можем. До зимы осталось 2–2,5 месяца. Зима прошлого года напомнила нам со всей суровостью, что мы живем в Сибири.

Всесторонняя подготовка к зиме – это наша пятая задача. Что значит сделать таким образом, чтобы завод в зимнее время работал нормально, а его рабочие, инженеры, техники и служащие не испытывали лишений? Это значит обеспечить завод, жилища и коммунальные предприятия топливом. Я хочу показать, как целый ряд работников нашего коллектива не понимает важности этой задачи. Для того чтобы добыть топливо в некоторых шахтах, надо обеспечить их крепезным лесом. Лес мы достали. Надо было доставить этот лес в шахты. Решение этой задачи было поручено т. Ельцову. И вот т. Ельцов, член партии, явился ко мне и говорит: я получил не такое образование, чтобы этим делом заниматься, и вообще это не моя специальность. Он отказался от этого дела. И прежде чем как следует не взяли за глотку, он [не] сделал.

ОРС должен был обеспечить питание шахтеров, но ОРС делал все необходимое для того, чтобы завалить эту работу. Эти два примера показывают, как мы относимся к подготовке к зиме. Следующий вопрос – это ремонт помещения. Выполнение плана сугубо ремонтных работ – 20 %, в то время как до зимы осталось 2 месяца. Правда, чувствуется недостаток материала и рабсилы, но имеется также нежелание организовывать эту рабсилу. Никакой прогрессивно-премиальной системы не существует для этих рабочих. Люди, находясь на расстоянии одного километра от завода, где все эти вопросы так или иначе разрешаются, живут как на необитаемом острове. Общественность совершенно не привлечена к этому делу.

Надо подготовить также и промплощадки к зиме. ОЭЗИС, ОГМ и ОКС ведут себя чрезвычайно вяло, и вместо оперативного решения вопросов происходит торговля о том, кто должен за эту работу отвечать и кто не должен этим вопросом заниматься. Надо обеспечить сбор урожая на индивидуальных огородах и в подсобном хозяйстве и сохранить урожай в зимний период. Картофель, капуста, свекла и помидоры найдутся [во] вполне удовлетворительном состоянии. Убирать нам будет что, а если сумеем сохранить – и есть будет что нашим рабочим.

Люди работают на подсобном хозяйстве в этом году более организованно, чем в прошлом году. Но есть у нас и такие цеха, которых война в этом вопросе ничему не научила. Цех № 12 и 8 только под исключительным нажимом выполняют свои обязательства перед подсобным хозяйством. Нельзя обойти молчанием работу цеха № 51 и его начальника т. Скляра, а также руководителей отдела капитального строительства, которые явно неудовлетворительно работают над подготовкой наших совхозов к зиме. Эти товарищи совершенно хладнокровно перешли на 8-часовой рабочий день, очень рады, что у них не хватает леса, и отпускают рабочих в 5 часов. Нельзя пройти мимо отношения некоторых цехов к вопросу изготовления запасных частей.

Если мы справимся с транспортными затруднениями этого года – это значит, что урожай мы сохраним, если не справимся – значит, не сохраним. Присутствующие здесь начальники цехов знают, что ни один из них план по запасным частям не выполнил, а остались считанные дни.

Надо обеспечить работников завода теплой одеждой и обувью. Я не буду здесь приводить цифры, о них, наверное, будут говорить выступающие. Скажу только, что для того, чтобы решить эту задачу, нам придется поработать больше, чем в прошлом году. Мы сильно рассчитывали, что фонды будут более могучие. Пока эти надежды не оправдались. Дальнейшая забота об улучшении положения наших рабочих, инженеров, служащих и техников является нашей шестой задачей.

В вопросе жилплощади: хотя мы и увеличили ее в годы войны почти в 2 раза, мы с точки зрения темпов серьезно отстали от темпов промстроительства. Жилье является центральным вопросом для наших рабочих, а здесь мы как раз наиболее отстаем. Обязательно надо побольше спрашивать с треста № 7, как нашего единственного подрядчика, но наряду с этим надо спрашивать и с самих себя: как мы справились с этим вопросом, как справились цеха, и надо прямо сказать, что объем требований,

которые мы должны предъявить себе, не меньше, чем объем требований, которые мы должны предъявить тресту № 7. ОКС должен заниматься этим вопросом, а цеха должны ему помогать. Прошло уже много времени, а сделано мало. Несмотря на то, что мы в последние месяцы почти не имеем затруднений с электроэнергией, обязательно все участки, где проводится строительство, нашими энергетиками выключаются.

Начало двигаться асфальтирование дороги, которая будет доведена до дома № 11/1а. Надо иметь в виду, что выполнение такой трудоемкой работы не может быть проделано каким-нибудь одним отделом завода. Такая задача может быть разрешена с помощью основных [и] вспомогательных отделов завода.

Радикальное улучшение положения рабочих базируется на успехах в сельском хозяйстве. Эта область наиболее пострадала в годы войны. И людей оттуда брали, и механизмы она не получала, потому что тракторные заводы делали самолеты. Сегодня мы должны вспомнить о том, что идет речь о шефстве городского пролетариата над населением колхозов и МТС. Мы должны это шефство вести как следует – это есть наша седьмая задача. Мы должны по постановлению Совнаркома отправить на уборочную кампанию 50 % всех машин. Мы должны отправить не одну сотню комсомольцев и коммунистов.

Вот таковы основные 7 задач, которые стоят перед нашим заводом. Они очень велики. Они находятся почти на грани наших возможностей. Нам, собравшимся здесь, надо крепко подумать, каким путем пойти, чтобы решить эти задачи.

Может ли работать продуктивно человек, которого изо дня в день треплет тропическая малярия? Нет, не может. Может ли продуктивно работать, с перспективами на будущее коллектив, основная часть которого заражена этой изнурительной болезнью? Конечно, нет. Такой коллектив с неизбежностью будет идти назад, а не вперед, если его не начать срочно лечить. Я утверждаю, что наш коллектив в значительной степени поражен острой болезнью – массовым психозом ухода с завода, массовым психозом перемены сибирского климата на московский, ленинградский и киевский. Известно, что в цехах пишутся коллективные заявления. В 39-м цехе 200 чел. рабочих написали коллективное заявление, в котором они просят как награды за их самоотверженный труд в годы войны отправить их обратно в г. Ленинград. Нам известен поток индивидуальных заявлений на беседе у директора и парторга. Этими индивидуальными заявлениями заполнены папки всех руководящих работников завода. Это болезнь захватила основную часть нашего коллектива. Этой болезнью оказались зараженными и многие хозяйственные и партийные руководители. И вряд ли не от них началась эта болезнь. Выдвигаются сотни мотивов в подтверждение необходимости ухода с завода: болезнь детей или каких-нибудь других членов семьи, пылкое желание дать детям образование в столичном городе, желание сохранить вещи или квартиру, а иногда даже реакция на отказ продлить срок пребывания в Мочищенском д[оме] о[тдыха] на второй или на третий сезон.

Попытаемся разобраться в этом вопросе по существу. Страна за годы пятилеток все время работает над созданием промышленности на Украине, на Востоке, в Сибири. Основная трудность – это проблема квалифицированных кадров. Мы знаем, что проблема квалифицированных кадров являлась решающей для промышленности Востока. Сейчас эта промышленность создана, обеспечены кадры. У нас на заводе 65 % рабочих, эвакуированных из больших городов. 85% руководящего состава: начальники цехов, их заместители, руководители основных отделов и бюро – приезжие. Может ли сейчас стоять вопрос о сколько-нибудь ощутимой реэвакуации, о которой многие мечтают без угрозы развалить промышленность на востоке? Нет, не может. Следует ли из этого, что все закрепляются на заводе и что никто не будет отпущен отсюда? Нет, такой вывод делать не следует. Возможен уход с завода в сугубо индивидуальном порядке, с учетом индивидуальных условий и при обязательном наличии рынка труда в Новосибирске. Сейчас этого рынка труда в Новосибирске нет. Подавляющее большинство наших бойцов находится в рядах Красной армии, и правительство

знает, зачем оно их там оставляет. Вот почему говорить об уходе с завода нельзя. Еще более остро стоит вопрос с отпуском руководящих работников. За поведением каждого руководящего работника следят сотни и тысячи глаз. Не только уход такого руководящего работника, а даже сама поставка этого вопроса находит сейчас очень нехорошую огласку в заводе. Однако очень многие руководители забывают о том, что по ним ориентируются десятки и сотни подчиненных работников. Приведу несколько примеров. Не так давно на партийном комитете разбиралось заявление председателя цехкома цеха № 7. Разбирался вопрос о его увольнении с завода по причинам, которые являются типичными для очень большого количества людей у нас на заводе. Это заявление поддерживал на парткоме парторг цеха № 7. Он сказал таким образом: «Я считаю, что нужно его отпустить, 75 % рабочих нашего завода тоже хотят уйти. Да и я тоже. Отпустите его, а потом я буду проситься, чтобы и меня отпустили».

Спрашивается, как такой руководитель вместе со своим братом – председателем цехкома может влиять на людей? Второй пример: начальник цеха, коммунист, потерявши надежду уйти легально с завода, обратился к секретарю райкома за советом, что с ним будет, если он уйдет с завода самовольно. Фамилия этого начальника цеха – Абраменко. Вот до чего доводит так называемая тропическая малярия. (Смех.)

Есть у нас отдел организации труда. Руководители этого отдела не столько занимаются вопросами организации труда, сколько в настоящее время проявляют уж слишком большую активность в вопросе организации своего ухода с завода. (Смех.)

Мы обязаны этот вопрос поставить со всей резкостью. Мы обязаны потребовать от наших руководителей: хозяйственных, партийных, профсоюзных и комсомольских – возглавления борьбы за сохранение кадров на заводе, ибо от успеха этой борьбы зависит дальнейшее существование завода. Сейчас это есть первый путь, по которому мы должны повести завод для решения тех задач, о которых я вам говорил.

Послевоенный период на заводе характеризуется резким спадом трудовой и производственной дисциплины. Если принять количество дезертиров в апреле за 100 %, то в мае – 366 %, в июле – 500 %. Если исключить отсюда людей, которые прибыли к нам из тюрем, все равно дезертирство представляет 240 %.

Резко возросло количество опозданий. Появились даже случаи отказа отдельных рабочих от выполнения распоряжений отдельных руководителей. Не буду задерживаться на этих фактах. Руководитель должен посмотреть, все ли правильно он делает. Резкое снижение трудовой дисциплины происходит из-за двух причин:

То, что у нас ослабилась карательная политика. Люди думают: война кончилась – значит, может быть допущена слабость.

Несомненное ослабление массовой работы. В марте месяце прогуляли 10 комсомольцев, в апреле – 15 комсомольцев, в июле – тоже 15. Спрашивается: какова работа комсомольской организации? По меньшей мере половина всех наших потерь происходит из-за этой дисциплинарной расхлябанности. Надо ликвидировать эту расхлябанность.

Испытанный путь – это совершенствование технологии. Почему-то так получилось, что те потоки, о которых мы так много говорили за последнее время, не дают результатов. Поточные линии как потоки сейчас не работают. Если мы посмотрим, что мы сделали существенного с точки зрения технологии за эти истекшие 3 месяца, то многого мы не найдем. Что сделано нами в области дальнейшей механизации производства? Тут мы тоже много сказать не можем. Второй год т. Свидлер и Ломов сооружают в цехе № 39 лесотаску и не могут ее соорудить. Наши инженеры и техники, наши организаторы производства обязаны помочь рабочим завода поднять производительность труда. Немыслимо сейчас положение такое, при котором наши рабочие считают, что, раз кончилась война, значит, не надо заниматься производительностью труда. Это неверно. Надо все большее и большее количество рабочих рук высвободить. Нам оказана высокая честь вторично

выступить инициаторами соцсоревнования. Мы принимаем на себя целый ряд обязательств. Мы вызываем своих собратьев по труду, а какая работа развернута в цехах? Мне кажется, очень малая. Мы очень плохо работали в июле месяце. Мы плохо подготовились к августу месяцу, а чувства тревоги не видно.

Руководители цехов обязаны восстановить массовое соцсоревнование в цехах, которое так ощутимо помогало нам решать задачи в военное время. Долгие годы войны коллектив чкаловцев был на высоте своего положения. Неужели в годы мирного развития наше положение окажется поколебленным? Этого не может быть. Мы должны выполнить августовский план и тем восстановить оказанное нам доверие. Мы обязаны в сентябре работать таким образом, чтобы знамя ГКО вновь оказалось в руках нашего коллектива! (Аплодисменты.)

[Без подписи.]

ГАНО. П. 738. Оп. 1. Д. 138. Л. 2–10. Машинопись. Подлинник.

2. Испытательные полеты и авиационные происшествия

№ 58

**Из сообщения заведующего военным отделом обкома ВКП(б) Н. Багаева
секретарю Новосибирского обкома ВКП(б) Г. Н. Пуговкину**

[г. Новосибирск]

Непозднее 4 февраля 1941 г.

30 января с. г. в 16:00 на летном поле Новосибирского аэродрома произошла авария самолета У-2, пилотируемого т. Триничевым, обучающимся в аэроклубе с отрывом от производства, и инструктором летчиков тов. Малининым, чл. ВКП(б). В результате аварии самолет выведен из строя. Курсант и инструктор-летчик получили легкие ушибы. По всем данным, виновником аварии самолета является инструктор Малинин, но окончательного заключения комиссии еще нет. 31 января разобраны причины аварии со всем летным и техническим составом аэроклуба. Проведено закрытое партийное собрание с вопросом обсуждения данного происшествия и мобилизации коммунистов на высокую дисциплину летной службы.

Зав. военным отделом обкома ВКП(б) [подпись] Н. Багаев.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 122. Л. 90. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф Н. Багаева. На документе имеется рукописная пометка секретаря Новосибирского обкома ВКП(б) по кадрам В. Бабича: «В дело к сведению 4/II-1941 г. В. Бабич».

№ 59

**Справка о выполнении плана подготовки пилотов,
летных происшествиях и борьбе с ними**

[г. Новосибирск]

15 августа 1941 г.

Выполнение плана

По состоянию на 12/VIII-41 г. план подготовки пилотов аэроклубами области в основном закончен. По заданию аэроклубы области должны были подготовить пилотов 880 чел. в срок к 15/X-41 г. Фактически подготовлено 915 чел. – 113 % к заданию, раньше срока на два месяца. Качество подготовки, по оценкам комиссии НКО, хорошее и отличное.

Летные происшествия

За период выполнения плана в аэроклубах области имело место большое количество летных происшествий, которые в основном вызваны:

- 1) недоработкой отдельных курсантов и преждевременным выпуском их в самостоятельный полет;
- 2) отказ материальной части;
- 3) летная недисциплинированность – воздушное хулиганство.

Причины:

Недоработка и преждевременный выпуск отдельных курсантов объясняется наличием в аэроклубах большого количества молодых, неопытных летных кадров, заменивших старых инструкторов, призванных в Красную армию, и слабым, не всесторонним контролем руководящего летно-командного состава аэроклубов.

Большое количество летных происшествий по вине отказа материальной части объясняется ее изношенностью и невозможностью своевременного ремонта из-за отсутствия запасных частей и ремонтных материалов. Кроме того, в связи с призывом в Красную армию, технический состав аэроклубов укомплектован на 60 % молодым, малоквалифицированным составом. Всего по причине отказа материальной части по аэроклубам области произошло 17 летных происшествий.

Наличие летных происшествий по причине летной недисциплинированности объясняется, прежде всего, слабой требовательностью руководящего командного состава и плохим изучением и знанием своих подчиненных. Так, например, инструктор-летчик Томского аэроклуба Змейкин по отзывам командования считался хорошо дисциплинированным командиром, активным комсомольцем, однако 8/VIII-41 г. Змейкин допускает воздушное хулиганство и бьет машину.

3. Меры борьбы с летными происшествиями

Для ликвидации летных происшествий по вине отказа материальной части аэроклубами области были использованы все ресурсы, но совершенно неудовлетворительное снабжение аэроклубов запасными частями и ремонтными материалами со стороны Центрального совета не дало возможности аэроклубам ликвидировать летные происшествия по вине отказа материальной части. В процессе летной работы аэроклубы были вынуждены ремонтировать и заменять выходящие из строя отдельные детали моторов и самолетов запчастями из утильсырья, давно отслужившими свой срок, что совершенно не гарантировало от летных происшествий.

С молодым летно-инструкторским составом, заменившим ушедших в армию, была пройдена специальная программа по вводу в строй, но здесь сказались отсутствие опыта в летно-инструкторской работе и недостаточность методической работы, вызванные сокращением сроков в обучении, что и привело к целому ряду ошибок со стороны молодых инструкторов.

Борьба с нарушителями летной дисциплины в административном порядке в большинстве аэроклубов велась в полной мере, но отсутствие должного эффекта объясняется прежде всего тем, что партийно-комсомольские организации аэроклубов стояли в стороне от вопросов укрепления порядка и дисциплины, почти ни одно летное нарушение партийными организациями аэроклубов не разбиралось.

Что нужно для обеспечения нормальной работы аэроклубов:

Развернуть и укрепить партийно-политическую работу в аэроклубах. Партийно-комсомольские организации должны считать одной из главных своих задач – это борьбу за выполнение плана, качество и безаварийность. Без конкретного руководства и помощи со стороны городских комитетов ВКП(б) выполнение этой задачи невыполнимо.

Материально обеспечить деятельность аэроклубов:

А) Обеспечить аэроклубы запасными частями и ремонтными материалами для восстановления самолето-моторного парка и текущего ремонта при эксплуатации. Разрешение данного вопроса зависит только от Центрального совета Осоавиахима.

Б) Обеспечить автотранспорт аэроклубов запасными частями и, главное, резиной. Может быть разрешено на месте обкомом ВКП(б) и облисполкомом.

В) Беспрепятственно снабжать аэроклубы по получаемым нарядам продуктами питания. (Препятствия имеются. Например, Томский горпищеторг систематически задерживает выдачу продуктов по нарядам, что заставляет командование непрерывно разрешать данные вопросы через ГК ВКП(б) и отрывает от руководства летной работой.) Данный вопрос может быть разрешен облищеторгом при соответствующем разъяснении со стороны обкома ВКП(б).

Г) Всемерно укреплять летную дисциплину не только по линии командной, но и по партийной.

*Председатель облсовета Осоавиахима [подпись] Белоусов.
Начальник отдела авиации облсовета Осоавиахима майор [подпись] Шредер.*

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 122. Л. 250–253. Машинопись. Подлинник. Подписи-автографы Белоусова и Шредера. На документе имеется рукописная пометка: «В дело, сделано следующее: 1) Принято решение бюро обкома. 2) Заготовлено письмо на имя ЦС Осоавиахима, которое Кулагин взял для выезда в Москву 9/Х41 [подпись неразборчива]».

№ 60

Акт аварийной комиссии по катастрофе самолета Як-7Б

№ 1415313 от 12 мая 1942 г.

[г. Новосибирск]

13 мая 1942 г.

На основании приказа № 10 директора завода № 153 имени В. П. Чкалова от 12/V-1942 г. аварийная комиссия в составе:

Пред[седателя] комиссии – н[ачальни]ка ОТК з[аво]да № 153 т. Казанцева¹¹³ И. П.
Членов:

летч[ика]-испыт[ателя] з[аво]да [№] 153 т. Хрулова Г. М.;

нач[альника] СКО т. Феррейна В. Г.;

вед[ущего] инж[ера] ОКБ т. Рыбченкова;

военпреда на з[аво]де [№] 153 т. Баранова В. Е.;

предст[авителя] з[аво]да № 26 т. Кулькова;

уполномоч[енного] НКВД т. Боровикова

составили настоящий акт о нижеследующем:

12 мая 1942 г. на полосе подхода к аэродрому завода № 153 с северо-восточной стороны в 8 час. 10 мин. мотором М-105 ПА № 121-650, пилотируемым летчиком-испытателем III класса ЛИСа завода № 153 т. Тихомировым Н. А.¹¹⁴ Самолет, потерпевший катастрофу, собран цехом № 11 и ОКБ завода № 115, по качеству изготовления и сборки соответствовал техническим условиям на данный тип самолета. По остаткам самолета, а также по показаниям очевидцев, которые лично наблюдали происшествие, комиссия установила следующее.

После получения задания от зам. нач[альника] ЛИСа тов. Калиншина на производство посадок (самолет испытывался на износ), соответствующего оформления и выполнения всех правил выпуска самолетов в воздух летчик Тихомиров Н. А. вырулил на старт и приступил к полетам.

После семи нормальных посадок, сделанных в это утро, летчик вылетел в восьмой раз. Оторвавшись, самолет начал правый разворот с большим креном и с набором

¹¹³ До этого также: Казинцев, Козищев.

¹¹⁴ Так в документе.

высоты. Потом самолет пошел с левым небольшим креном, описал дугу, медленно разворачиваясь влево на высоте примерно 80–100 метров.

Выйдя перпендикулярно по направлению к бетонированной площадке, убрал газ, немного пропланировал, начал делать последний левый разворот с исключительно большим креном на высоте 50–40 метров для посадки на площадку. Во время разворота с очень большим креном с[амолет] потерял скорость, сорвался в штопор, сделав одну четверть витка в левую сторону, и врезался в землю. Срыву самолета в штопор способствовал сильный боковой ветер. При развороте щитки были не выпущены. Самолет и мотор разбиты. Летчик Тихомиров убит. Комиссией были произведены тщательные поиски возможных причин отказа мотора и управления самолетом и закрылками. При осмотре каких-либо ненормальностей не обнаружено. Причинами катастрофы комиссия считает неправильное действие летчика Тихомирова Н. А., допустившего глубокий разворот на небольшой высоте 40–50 метров и потерю скорости, что послужило причиной входа самолета в штопор. Виновником катастрофы является летчик Тихомиров Н. А. Деревянные части самолета подлежат сожжению, металлические – переплавке.

Комиссия:

Нач[альник] ОТК з[аво]да № 153 [подпись] Казанцев.

Члены:

Летчик-испытатель: [подпись] Хруслов.

Начальн[ик] СКО: [подпись] Феррейн.

Вед[ущий] инж[енер] ОКБ: [подпись] Рыбченков.

Предст[авитель] военпреда: [подпись] Баранов.

Предст[авитель] з[аво]да № 26: Кульков.

Уполномочен[ный] НКВД: [подпись] Боровиков.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 511. Л. 206–207. Машинопись. Подписи-автографы Г. М. Хрулова, В. Г. Феррейна, Рыбченкова, В. Е. Баранова, Боровикова.

№ 61

Показания контрольного мастера цеха № 12 завода № 153

имени В. П. Чкалова К. К. Орлова о крушении самолета

[г. Новосибирск]

13 мая 1942 г.

По катастрофе, произошедшей в районе заводского аэродрома 12 мая 1942 года в девятом часу утра, могу сообщить следующее. 12 мая я находился на картофельном поле, которое расположено на неотпланированной части летного поля, примерно в 150 мет[рах] от места падения самолета (катастрофы). [Я] видел, как самолет Як-7 взлетел с дорожки от завода в мою сторону. Это был примерно 6-й взлет. На высоте 50 метров начал разворачиваться вправо с очень большим креном и с набором высоты, потом самолет пошел с левым небольшим креном, описал небольшую дугу, медленно разворачиваясь влево на высоте примерно 80–100 мет[ров]. Выйдя перпендикулярно по направлению к бетонирован[ной] площади, убрал газ, немного пропланировал, стал делать последний левый разворот для посадки на площадку. Последний разворот производился на очень малой высоте – 50–40 метров, не больше, с исключительно большим креном, впечатление создалось, что крен был почти 90°. Ветер был перпендикулярно направлен полету самолета, сильный и порывистый. Во время разворота с очень большим креном самолет потерял скорость, машина сорвалась в штопор, успев сделать почти одну четверть витка в левую сторону и врезалась в землю под углом в 70°. Я бросился к месту падения самолета, надеясь оказать помощь летчику. Подбежав к обломкам, убедился, что помощи никакой не нужно. Следом

подошла какая-то машина, а немного погодя приехал народ с аэродрома. Больше показать ничего не могу, записано с моих слов.

Читал [подпись] Орлов. Показание снимал: [подпись неразборчива].

Могу добавить. Во время разворота, как и [в] предыдущие посадки, щитки летчик не выпускал, чему я очень сам удивлялся, почему он ими не пользовался.

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 511. Л. 208–208 об. Машинопись. Подписи-автографы. На документе имеется рукописная пометка: «Копия верна [подпись неразборчива]».

№ 62

Акт аварийной комиссии по аварии самолета Як-7А № 1915324

[г. Новосибирск]

16 мая 1942 г.

На основании распоряжения зам. директора завода имени В. П. Чкалова т. Тер-Маркаряна, аварийная комиссия в составе:

Председателя [комиссии] – нач[альника] ОТК завода т. Казанцева И. И.

Членов: летчика-испытателя т. Симонова Н. Я., начальника техбюро ОТК т. Красильникова П. А., военного представителя – в[оенного] инж[енера] III ранга т. Овсянникова Г. П. составила настоящий акт о нижеследующем:

16 мая 1942 года в 11 ч. 15 минут на аэродроме завода № 153 при испытании самолета в воздухе произошла авария самолета Як-7А № 1915224 с мотором М-105НА № 225-374, пилотируемого летчиком-испытателем Фортинским Владимиром Ивановичем. Подготовлен самолет к полету механиком Семененко, принят контролером ОТК ЛИСа Качалкиным. Задание летчик получил: произвести контрольный полет на предмет определения поперечной устойчивости самолета. На основании осмотра места происшествия, опроса свидетелей и летчика Фортинского комиссия установила следующее: выполнив задание, убедившись, что самолет не валит, летчик т. Фортинский повел самолет на посадку. Не рассчитав посадку по ширине бетонированной дорожки (место приземления самолета – 9 метров от левого края бетонированной площадки) и не учитывая боковой ветер 30° справа скоростью 7–8 метров в секунду, летчик не смог справиться со сносом самолета, и самолет выкатился «с козлом»¹¹⁵ за границу бетонированной дорожки в груды земли, рельс, камней, шпал и других посторонних предметов, пробежал с момента первого касания 340 метров, оторвал от земли хвост, ударился левым колесом об острый камень, затормозился, накренился на носок вала мотора и сделал полный капот. Прибывшие работники ЛИСа освободили летчика Фортинского из кабины, имевшего легкие ушибы. Предварительным осмотром комиссия установила следующий перечень повреждений самолета:

Погнуты все лопасти винта.

Смят кок винта, верхняя крышка капота и верхняя часть каркаса капота.

Обломана консоль правого крыла.

Разрушен козырек.

Пробита покрышка и камера левого колеса.

Разрушен верхний гаргрот фюзеляжа.

Разрушен киль и рули высоты и поворота.

Виновниками аварии комиссия признает:

Летчика Фортинского, который, зная ограниченную величину бетонированной дорожки, произвел посадку не по центру, а к левому краю и не сумевшего впоследствии справиться со сносом.

¹¹⁵ Так в документе.

Управляющего треста № 7 т. Капустина, который, зная недостаточную величину взлетно-посадочной дорожки, не обеспечил уборку и планировку поля, прилегающего к бетонированной полосе.

Кроме того, комиссия считает:

Предложить управляющему треста № 7 немедленно очистить аэродром от посторонних предметов и неровностей, т. к. продолжение полетов на аэродроме сейчас не гарантирует от дальнейших происшествий.

Существующая забетонированная полоса не удовлетворяет требованиям по своим размерам.

Самолет Як-7 № 1915324, предназначенный и принятый 845-м ИАН, заменить новым за счет завода № 153.

Председатель комиссии [подпись] Казанцев.

Члены: [подпись] Симонов, [подпись] Красильников, [подпись] Овсянников.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 510. Л. 14–15. Машинопись. Подлинник. Подписи-автографы И. И. Казанцева, Н. Я. Симонова, П. А. Красильникова, Г. П. Овсянникова.

№ 63

Справка о состоянии работы летно-испытательной станции завода № 153

[г. Новосибирск]

4 июня 1942 г.

Бюро обкома ВКП(б) устанавливает, что происшедшие в первой половине мая месяца 1942 года при испытаниях самолетов три аварии свидетельствуют о явном неблагополучии в работе летно-испытательной станции завода № 153. Указания обкома ВКП(б) директору завода т. Романову и управляющему стройтрестом № 7 НКАП т. Капустину о приведении аэродрома в надлежащий порядок и четкой организации работ на летно-испытательной станции не выполнены, летное поле не выровнено, засорено разными строительными отходами, кучами земли, не огорожено, не охраняется и служит местом прохода пешеходов и проездом для транспорта. Организация работы летно-испытательной станции (метеорологические данные, наблюдение за взлетом и посадкой самолетов, сигнализация) отсутствует совершенно.

Инструкция НКАП о работе летно-испытательных станций на самолетостроительных заводах не соблюдается. Летчики-испытатели поставлены в тяжелые условия работы. Комната отдыха не организована, специальное помещение для летчиков, несмотря на его полную готовность, в эксплуатацию не сдается. Питание летчиков поставлено неудовлетворительно.

Считая такое положение в работе летно-испытательной станции завода № 153 нетерпимым, бюро обкома ВКП(б) постановляет:

Директору завода т. Романову и управляющему стройтрестом № 7 НКАП т. Капустину [указать на] непринятие необходимых мер, обеспечивающих нормальную работу летно-испытательной станции, и обязать:

а) в пятидневный срок убрать весь мусор с летного поля, выровнять его, сделав удобным для взлета и посадки с любого пункта поля (за исключением правой стороны);

б) обнести поле заграждением, выставив охрану, и прекратить доступ на летное поле посторонним лицам;

в) в трехдневный срок организовать работу тира и летно-испытательной станции в соответствии с летными наставлениями и инструкциями НКАП и принимать самые строгие меры к нарушителям указанных инструкций;

г) принять в эксплуатацию построенный для ЛИСа дом и создать в нем все условия необходимого отдыха летному составу между полетами, а также улучшить питание летчиков;

д) закрепить за летным составом автобус ГАЗ-А и одну легковую машину М-1.

2. Обязать директора завода т. Романова и парторга ЦК ВКП(б) т. Милова:

а) принять все необходимые меры по повышению качества сдаваемых из монтажного цеха самолетов на испытание и лучшей подготовки материальной части перед полетом;

б) организовать в 3-дневный срок службу санитарной машины скорой помощи на летно-испытательной станции.

В целях избежания несчастных случаев, могущих возникнуть при испытании самолетов на отстрел, просить командующего СибВО т. Медведева установить зоны отстрела самолетов в воздухе для завода № 153 Толмачевского и Новосибирского аэродромов.

Секретарь Новосибирского обкома ВКП(б) [подпись] М. Кулагин.

ГАНО. П. 4. Оп. 33. Д. 6656. Л. 161–163. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф М. В. Кулагина.

№ 64

Справка об авариях самолетов Як-7Б

[г. Новосибирск]

Конец февраля 1943 г.

За последний месяц в 5-й бригаде ВВС при полетах на машине Як-7 произошли две аварии (13 и 18 февраля) со смертельными случаями. Причины происшедших аварий окончательно еще не установлены, и выводов комиссии нет. По предварительным данным, как в первом, так и во втором случае аварии произошли в момент пикирования самолетов. 18 февраля летчик выполнял задания по высшему пилотажу. Очевидцы сообщили, что на высоте 3000 метров летчик делал мертвую петлю и после этого вошел в крутое пикирование, у земли машина стала выравниваться и примерно под углом 30° врезалась в землю. Вследствие удара о землю произошел сухой взрыв бензина, и самолет рассыпался после удара. По линии направления полета отдельные части упали на расстоянии километра и в стороны на 100–150 метров. Такое же расположение частей и в первом случае. Имеется предположение, что летчик упустил момент выхода из пикирования и вследствие этого не сумел вывести самолет в горизонтальное положение.

Примечание: самолеты, которые потерпели аварию, до этого были несколько раз в полетах.

Секретарь обкома ВКП(б) по авиапромышленности [подпись] Хромов.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 547. Л. 56–57. Машинопись. Подпись-автограф И. И. Хромова.

№ 65

Справка об авариях самолетов Як-7Б, Як-7В и Як-9 в воинских частях

[г. Новосибирск]

...марта¹¹⁶ 1943 г.

Заводом № 153 за 1942 и 1943 г. (включительно по 1 марта 1943 г.) отправлено в воинские части 2803 самолета, в том числе в 5 запасную авиабригаду Сибирского

¹¹⁶ Дата не установлена.

военного округа 843 самолета, из них 556 машин – в 1942 году и 287 машин – в 1943 году. Рекламаций по дефектам самолетов из разных воинских частей за этот период поступило 130, из них 103 за 1942 год и за 1943 год. Дефекты, указанные в рекламациях, в основном повторяются, особенно много есть случаев поломки шкворня стоек шасси, поломки штока костыля при посадке и трещины кронштейна труб пламегасителей переднего крепления левых пулеметов. Все указанные дефекты в настоящее время заводом устранены, за исключением отдельных конструктивных дефектов, над которыми ведется работа по их устранению, к таким дефектам относятся:

Неравномерная выработка горючего из бензобаков. Для устранения сейчас ставится (с 15 марта) 3-ходовой кран.

Замерзание системы нейтрального газа. Для устранения ведутся испытания новых систем, результатов пока еще нет.

Из рекламаций, поступивших из воинских частей, не указывается на случаи катастроф, а также и отдельных сообщений по этому вопросу нет. Кроме того, районный инженер ВВС т. Панкратов, который сейчас находится на заводе № 153, заявил, что сведений о катастрофах с самолетами Як-7Б, Як-7В и Як-9 из других летных подразделений не имеется, за исключением 5-й запасной авиабригады Сибирского военного округа. В 5-й запасной авиабригаде за период 1942 и 1943 гг. произошло (известных нам) 10 катастроф, из них 7 с жертвами, в том числе 6 случаев с самолетами: Як-7Б № 2115332, Як-7Б № 2315348, Як-7Б № 30153134, Як-7Б № 3715381, Як-7Б № 3715322, Як-9 № 0315312. Произошли аварии, по предположению ВВС СибВО, по причинам слабости крыла. Кроме того, в 5-й ЗАБ имеются случаи 5 крупных поломок, 21 случай вынужденной посадки и 180 случаев мелких поломок. Все эти перечисленные факты, по сравнению с количеством рекламаций из других летных частей, говорят о неблагоприятном положении с постановкой работы по эксплуатации самолетов в 5-й запасной авиабригаде. По этому вопросу следователь военной прокуратуры т. Журавлев (который ведет сейчас следствие по авариям в 5-й ЗАБ) заявил, что у него имеются сведения о том, что технический персонал ВВС СибВО плохо готовит материальную часть к полетам. Вместе с этим надо отметить, что наблюдение за полетами летчиков совершенно отсутствует и все акты, составленные по происшедшим авариям, основываются на показаниях случайных наблюдателей, которые не могут хотя бы примерно установить, на какой высоте и при каких обстоятельствах произошла авария. Вследствие отсутствия наблюдения аэродромного контроля за полетами командование ВВС СибВО не может на сегодня твердо и уверенно заявить о причинах аварии. В актах ссылаются на недоброкачественную проклейку крыла и фюзеляжа, а командующий ВВС СибВО генерал-майор т. Шелухин заявил мне в присутствии заведующего авиационным отделом ЦК ВКП(б) т. Будникова, что он к заводу № 153 не имеет никаких претензий относительно качества выпускаемых самолетов и причины аварий кроются в том, что самолет Як-7Б и Як-9 конструктивно не доведен. Самолет не имеет тринадцатикратного запаса прочности, и, по его [Шелухина] словам, запас прочности машины не более шести крат, так как на выводе самолета из пикирования при скоростях примерно 530–560 км/час наблюдаются явления флятора (вибрации) крыла. Развивая далее свою мысль, т. Шелухин делает вывод, что в условиях боя на фронтах самолеты Як-7Б больше выходят из строя не от огня противника, а в связи с указанными конструктивными недостатками. О фактах явления флятора крыла из других воинских частей сообщений не имеется. Считаю, что заявление и выводы генерал-майора т. Шелухина недостаточно обоснованы, не может быть такого положения, чтобы подобные конструктивные недоработки прошли незамеченными в других воинских частях. С целью полной проверки заявления генерал-майора т. Шелухина необходимо поставить вопрос на военном совете СибВО с привлечением членов комиссии, работающей по проверке качества выпускаемых

самолетов заводом № 153. Одновременно поставить вопрос о проверке состояния летно-эксплуатационной службы в 5 запасной авиабригаде.

Секретарь обкома ВКП(б) по авиапромышленности [подпись] Хромов.

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 547. Л. 109–111. Машинопись. Подпись-автограф И. И. Хромова. На документе имеется рукописная пометка и подпись первого секретаря обкома ВКП(б) М. В. Кулагина: «В дело, меры и решение приняты. Кулагин».

№ 66

Донесение начальника отдела технического контроля завода № 153 Копытина в Новосибирский обком ВКП(б) об авариях и катастрофах самолетов Як-7 и Як-9 в 1942–1943 гг.

[г. Новосибирск]

26 марта 1943 г.

По имеющимся на заводе документам, в течение 1942–43 гг. произошло 12 аварий и 10 катастроф. 2 аварии произошли из-за поломки амортизации стоек шасси во время посадки самолетов, по причинам, не зависящим от завода. 5 аварий произошло при вынужденных посадках самолетов по причинам неравномерной выработки горючего из правой и левой групп бензобаков. 5 аварий произошло во время посадки самолетов из-за поломки шкворней шасси. Из 10 катастроф 2 произошли на аэродроме завода: первая из-за нарушения летчиком т. Симоновым правил выхода на старт, неосторожности при посадке со стороны летчика т. Лазарева и вследствие неудовлетворительной организации аэродромной службы бывшим начальником ЛИСа т. Туржанским. Остальные 8 катастроф произошли в авиаполках 5-й ЗАБ. По одной из этих катастроф завод претензии не получил. По остальным 7 катастрофам комиссии завода установили, что вины завода в этих катастрофах не было. Комиссии установили следующие предположительные причины катастроф:

- Один случай вследствие невыхода самолета из пикирования при бомбометании из-за несчастного случая с боеприпасами.

- Два случая вследствие превышения критической скорости самолета во время пикирования при выполнении 13-го упражнения, результатом чего явилось разрушение самолетов в воздухе.

- Два случая по причине невыхода из пикирования при выполнении 13-го упражнения 2-го раздела.

- Один случай из-за разъединения тяги нормального газа с поводком (заявление спасшегося летчика) по причине недосмотра механика машины. Тем не менее заводом пересмотрена конструкция данного соединения.

- Один случай из-за разрушения крыла при пикировании во время выполнения 13-го упражнения.

На основании анализа катастроф завод предложил проверить методику выполнения 13-го упражнения 2-го раздела летным составом, проходящим переучивание, т. к. в других воинских частях и школах катастроф самолетов Як-7 и Як-9 не имелось.

*Директор завода № 153 им В. П. Чкалова Романов.
Заместитель начальника ОТК Копытин.
[Без подписи.]*

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 547. Л. 173. Машинопись. Черновой вариант.

№ 67

Сообщение начальника филиала ЦАГИ о крушении самолета в Новосибирский обком ВКП(б)

[г. Новосибирск]

6 августа 1943 г.

Секретарю Новосибирского обкома ВКП(б) тов. Кулагину М. В.
Секретарю обкома по авиации тов. Замчевскому И. К.
Секретарю горкома ВКП(б) тов. Яковлеву И. Д.

Филиал ЦАГИ сообщает, что 4-VIII с. г. на гарнизонном аэродроме ст. Обь во время испытательного полета произошла авария самолета У-2, пилотируемого летчиком Левкоевым Н. А. при ведущем испытание ст[аршем] инженере Мериакри В. Ф. Самолет не вышел из пике, врезался в землю и разбился. Летчик и ведущий инженер погибли. Комиссия, работающая по выяснению причин аварии, представит свое заключение 7 августа с. г.

Начальник филиала ЦАГИ доктор технических наук, профессор [подпись] Панов.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 547. Л. 194. Машинопись. Подпись-автограф Панова.

РАЗДЕЛ III. ЛЮДИ

1. Социально-бытовые вопросы организации труда рабочих завода № 153 им. В. П. Чкалова

№ 68

Справка о работе парторганизации завода им. В. П. Чкалова

[г. Новосибирск]

30 июня 1941 г.

После речи тов. Молотова о наглom нападении германского фашизма на СССР во всех цехах завода проведены митинги утром, а также после работы. 23/VI после окончания работы проведен общезаводской митинг и после проведения митинга проведены: общее закрытое партийное собрание и общее собрание комсомольской организации с участием несоюзной молодежи (допризывников, обучающихся на военном пункте ОСО). На всех митингах и собраниях коллектив рабочих, служащих и ИТР выразил злобу и ненависть к озверелым фашистским заправилам и в ответ на наглую провокацию фашистских бандитов выступающие на митингах и собраниях призвали коллектив завода еще теснее сплотиться вокруг нашей коммунистической партии, укрепить дисциплину, увеличить выпуск продукции. Этим выразили желание всего коллектива о том, что будем работать столько, сколько понадобится и сколько хватит наших сил. Все присутствующие выразили горячее одобрение.

После митингов в цехах и отделах вывешены лозунги, выпущены стенные газеты, организуются стахановские вахты под знаком «Смерть фашистам» и идет новый подъем подлинного социалистического соревнования.

Если раньше стахановцы выполняли нормы на 100–200 %, то сейчас выполняют 300–325 и выше процентов. (См. приложение.)

Если до 22/VI цех № 6 отставал от графика на 6 дней, то сейчас идет по графику с перевыполнением.

Если раньше с 10 по 20 июня было 8 случаев отказов выполнять порученную работу (по разным причинам), то сейчас с 22/VI не было ни одного случая отказа.

За последнее время, т. е. с 22/VI, в партийную организацию подается много заявлений в партию: за 7 дней подано более 15 заявлений, большинство из них от рабочих-стахановцев. В числе подавших заявления – лучшие стахановцы т. Гегель, Быстров, выполняющие нормы свыше 200 %.

В настоящее время почти в каждом цехе созданы кружки санитарок, в которых насчитывается более 150 чел[овек].

С 1/VII на стадионе завода вводится массовое военное обучение по изучению винтовки, гранаты, противогаса и пулемета.

По настоящее время подано более чем 150 заявлений от рабочих завода, требующих добровольной отправки на фронт.

Расстановка коммунистов по цехам и отделам состоит в нижеследующем:

	Члены и канд[идатов] ВКП(б)	Членов ВЛКСМ
Состоит на учете	633 чел[овека]	1651 чел[овек]
Из них: рабочих	162 [человека]	1250 [человек]
ИТР	286 чел[овек]	200 чел[овек]
Служащих	151 [человек]	201 [человек]

В связи с военной обстановкой партийный комитет взял под контроль следующие участки работы:

Для увеличения выпуска заводом боевых машин проводим нижеследующие мероприятия:

а) К отстающим цехам прикреплены члены парткома. К цеху № 3 – т. Быков, к цеху № 39 – т. Грошев и другие.

б) Ввиду малого количества станков по дереву и механической обработки металлических деталей, партком ставит вопрос о передаче заводу фабрики «Стандарт» и других, а также добивается размещения заказов на других фабриках и артелях города.

в) Для обеспечения завода кадрами партком перестраивает работу отдела подготовки кадров. Непосредственно в цехах ученики прикрепляются к лучшим квалифицированным рабочим, что ускоряет и улучшает подготовку квалифицированных кадров.

г) Для расширения рабочих площадей партийный комитет ежедневно контролирует работу треста № 7. Для быстреего окончания работ простоявшие рабочие цехов ежедневно в количестве 30 человек посылаются на строительство.

С начальниками участков и прорабами проведено партсобрание партийной организации треста № 7 с вопросом об использовании всех ресурсов для быстреего окончания и сдачи в эксплуатацию 1-го объекта.

Улучшение охраны и противопожарного состояния завода:

а) Партком контролирует ход работы по введению новой системы входа на территорию завода, обнесение территории завода новым забором и ремонт, передачу важнейших объектов военной охране НКВД.

б) Контролирует и помогает очищаться от неблагонадежных элементов (прилагается список).

в) В целях противопожарных мероприятий дополнительно подводится водопровод к важнейшим объектам и складам, как-то: лесосклад и др.

г) В цехах создаются комсомольские пожарные дружины.

д) На заводе организуется штаб противовоздушной обороны.

Забота о семьях призванных в РККА:

а) Женщины-красноармейки в первую очередь и обязательно устраиваются на работу, дети их определяются в детсады и ясли.

б) Бесквартирным семьям красноармейцев предоставляются квартиры за счет уплотнения жилплощади.

в) Расширяются детсады и ясли, и увеличивается их работа до 11-часового рабочего дня.

г) Намечены беседы с каждой семьей красноармейца не реже 1 раза в месяц.

Секретарь парткома завода им. В. П. Чкалова А. С. Милов.

ГАНО. Ф. П. 738. Оп. 1. Д. 45. Л. 48–49. Машинопись. Копия. На документе имеются рукописные пометки: «30/VI 41 г.», «Верно: Корш».

№ 69

Протокол заседания тройки по размещению эвакуируемого населения с прифронтовой полосы

[г. Новосибирск]

7 июля 1941 г.

Присутствовали члены тройки: тт. Яковлев, Горячев, Глыбин.

По приглашению: тт. Маланин, Суровцев, Капустин, Добкин.

Слушали: сообщение директора завода им. Чкалова т. Маланина о размещении рабочих и их семей, прибывающих из других городов СССР.

Постановили:

Поручить тт. Суровцеву, Лисовскому и Лозовникову к 9.VII закончить работу

по выявлению и освобождению жилплощади в домах, принадлежащих заводу им. Чкалова и тресту № 7, а также учесть излишнюю жилплощадь в домах, принадлежащих отдельным рабочим и служащим, в которые можно произвести вселение приезжающих. 9.VII вечером сообщить тройке о выполнении данного пункта решения.

Принять к сведению заявление управляющего строительного треста № 7 т. Капустина, что 8.VII будут сданы в эксплуатацию три барака с 72 комнатами и к 10.VII – каменный дом № 13/4 с 60 комнатами.

Поручить т. Капустину сообщить тройке 8.VII срок сдачи в эксплуатацию брусчатого дома.

В соответствии с решением вышестоящих организаций обязать т. Капустина в двухдневный срок принять строительство дома Стаьлконструкции и немедленно приступить к его достройке.

Просить обком ВКП(б) и облисполком обязать Управление Сиблага (т. Капаева) передать заводу им. Чкалова для размещения приезжающих рабочих десять брусчатых домов, освободив их за счет занятия каменных домов.

Обязать зав[едующего] горкомхозом т. Глыбина передать заводу им. Чкалова для размещения прибывающих рабочих дом Сибтранспроектанауг[лу] Серебренниковской и Рабочей ул. с жилой площадью 2500 кв. м.

Поручить тт. Глыбину и Суровцеву в суточный срок осмотреть и внести свои предложения на предмет использования для расселения рабочих аптечного склада в Октябрьском районе и производственный корпус Галпрома¹¹⁷ в Дзержинском районе.

Поручить т. Глыбину 9.VII вечером представить тройке соображения о выделении заводу им. Чкалова недостающего количества квартир в счет фондов города.

Обязать директора завода им. Чкалова т. Маланина и управляющего треста № 7 т. Капустина 9.VII доложить тройке график окончания строительства жилплощади для размещения рабочих второй очереди.

*Председатель тройки [подпись] И. Яковлев.
Члены: Горячев, Глыбин.*

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 5. Д. 59. Л. 165–166. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф И. Яковлева.

№ 70

**Докладная записка заместителя директора завода им. В. П. Чкалова
И. К. Сеидова уполномоченному Государственного Комитета Обороны
Г. П. Лешукову, парторгу ЦК ВКП(б) А. С. Милову и директору завода
им. В. П. Чкалова П. С. Романову**

[г. Новосибирск]

24 октября 1941 г.

В порядке подготовки мероприятий по приему и размещению эвакуируемых предприятий НКАП проделана следующая работа:

Разработан и утвержден директором завода развернутый план размещения производственных цехов и управления заводов № 301, 115.

Подготовлены все старые и вновь построены 2 новые разгрузочные площадки и полностью очищены от грузов.

Все разгрузочно-погрузочные площади освещены прожекторами, чем обеспечена круглосуточная приемка эшелонов.

Подготовлен соответствующий транспорт, и в порядке помощи получено от горисполкома 4 дизельных трактора.

¹¹⁷ Так в документе.

Для круглосуточной работы всего транспорта на время приемки эшелонов из цехов завода в порядке помощи переброшено шоферов, работающих не по специальности, – 21 ч[еловек] и 50 человек грузчиков.

Разработан развернутый план обслуживания эшелонов в бытовом отношении.

Трестом № 7 строится железнодорожная ветка с погрузплощадкой для подачи вагонов к строительству ЦАГИ.

Для приемки завода № 51 построена погрузплощадка на железнодорожной ветке Жиркомбината.

Эвакуируемые предприятия ЦАГИ, завод № 51 и ЛИИ размещаются в черте города, для чего им решением обкома партии выделяется соответствующая площадь в следующем порядке:

А) Управление ЦАГИ размещается в авиационном техникуме и занимает полностью 3 этажа техникума.

Б) Для размещения конструкторского бюро завода № 51 выделяется 4-й этаж техникума, ныне занимаемый техникумом связи.

В) Производственные цеха завода № 51 размещаются в гараже областного транспортного управления.

Г) ЛИИ предполагается разместить на аэродроме.

Что касается заводов № 301 и № 115, они целиком и полностью размещаются на территории завода.

Для обеспечения жильем, согласно решений городских и областных партийных организаций, выделяется 6 школ для временного размещения, два дома с незначительной достройкой и 5 тыс. квадратных метров жилого фонда по Ипподромскому району.

Кроме того, в распоряжение завода для размещения эвакуируемых поступят бараки, строящиеся трестом № 7 и Сиблагом НКВД согласно утвержденного графика. Отмечаю, что на сегодняшний день еще ни один барак не сдан в эксплуатацию. Строительство их со стороны Сиблага НКВД идет неудовлетворительно. Кроме того, указанные бараки строятся нерационально, с большой потерей жилой площади. Трест № 7 сегодня сдает 6 барakov в эксплуатацию.

На сегодняшний день имеется следующее наличие жилого фонда:

Для семейных:

2 барака (№ 23 и 27)..... 40 ком[нат].

В соцгородке в порядке уплотнения..... 20 ком[нат].

Частный сектор.....230 ком[нат].

В подвалах (с 1/XI-41 г.)40 ком[нат].

В поселке совхоза15 ком[нат] / клуб, дом, 0,5 бар[ака].

В 10 каркасных домах25 ком[нат].

Всего..... 420 комнат на 420 семей.

Для одиночек:

5 барака118 № 16..... на 180 человек.

Для временного заселения:

Школа № 620 семей или 100 чел.

[Школа] № 31 20 [семей] [или] 100 [человек].

[Школа] № 5360 [семей] [или] 300 [человек].

Всего.....100 семей [или] 500 чел[овек].

Все начальники цехов и отделов, куда поступит оборудование и материалы, заблаговременно оповещены об этом для соответствующей подготовки.

Установлено круглосуточное дежурство железнодорожных экспедиторов для встречи прибывающих эшелонов.

¹¹⁸ Так в документе.

Все члены комиссии имеют определенные функции и выполняют работу по намеченному плану.

Зам. директора завода им. В. П. Чкалова [подпись] Сеидов.

ГАНО. Ф. П. 738. Оп. 1. Д. 49. Л. 16–17. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф И. К. Сеидова. На документе имеются рукописные пометки: «т. Милову», «В дело. Милов. 28/Х 41 г.».

№ 71

Сообщение первому секретарю Новосибирского обкома ВКП(б)

**М. В. Кулагину от академика С. А. Чаплыгина и заместителя начальника ЦАГИ
профессора В. И. Поликовского¹¹⁹**

[г. Новосибирск]

12 января 1942 г.

По имеющимся у нас сведениям, в Ипподромском р[айо]не, недалеко от ЦАГИ, по ул. Демьяна Бедного, 71 освобождается дом Института хозяйственников. Ввиду того, что дом по Красному проспекту, 51 (дом Кузбасса), намеченный для расселения сотрудников ЦАГИ, в настоящее время заводом № 153 освобожден быть не может, прошу В[аших] указаний о передаче ЦАГИ указанного дома Института хозяйственников. В этом доме будут расселены руководящие работники ЦАГИ, временно проживающие в настоящее время в Центральной гостинице и в отдельных неблагоустроенных и малопригодных для жилья помещениях. Кроме того, этот дом сможет быть частично использован и для расширения производственных площадей ЦАГИ, недостаточность которых в настоящее время вам известна.

*Герой Социалистического труда, академик [подпись] С. А. Чаплыгин.
Зам. начальника ЦАГИ доктор технических наук, профессор [подпись]
В. И. Поликовский.*

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 511. Л. 5. Машинопись. Подлинник. Подписи-автографы С. А. Чаплыгина и В. И. Поликовского. На документе имеются рукописные пометки: «тов. Яковлев. Прошу срочно рассмотреть это предложение и 18/1 переговорить со мной», «В дело. Яков.». Имеется рукописная пометка М. В. Кулагина и его подпись: «18/1 М. Кул.».

№ 72

**Сообщение секретарю Новосибирского обкома ВКП(б) А. П. Эльману¹²⁰
от заместителя директора завода № 51 И. Н. Давыдова**

[г. Новосибирск]

... января¹²¹ 1942 г.

Директор нашего завода тов. Поликарпов Н. Н. до настоящего времени не имеет квартиры и до сего дня живет в Центральной гостинице, терпя ряд бытовых

¹¹⁹ Поликовский Владимир Исаакович (1904–1965) – советский ученый, конструктор, генерал-майор инженерно-авиационной службы, лауреат Сталинской премии. В 1925 г. окончил Одесский политехнический институт. В 1926–1928 гг. работал инженером на металлургическом заводе в Макеевке. С 1928 по 1942 г. работал в ЦАГИ, занимался исследованиями аэродинамики лопаточных машин, возглавлял отдел силовых установок. С октября 1941 г. по февраль 1942 г. – начальник Новосибирского филиала ЦАГИ. 20 апреля 1942 г. был назначен начальником Центрального института авиационного моторостроения (ЦИАМ), которым руководил до 1947 г.

¹²⁰ Эльман Андрей Петрович (1903–1995) – советский хозяйственный, государственный и политический деятель. Член КПСС с 1919 г. С 1924 г. – на хозяйственной, общественной и политической работе. В годы Великой Отечественной войны – 3-й секретарь Новосибирского областного комитета ВКП(б).

¹²¹ Дата не установлена.

неудобств. По имеющимся сведениям, горисполкомом предполагается предоставить тов. Поликарпову Н. Н. квартиру в доме Кузбасса по Красному проспекту, д. 51. Просим, если возможно, вместо этой квартиры предоставить жилплощадь в стоквартирном доме, находящемся рядом с облизполкомом.

Заместитель директора завода № 51 НКАП [подпись] И. Н. Давыдов.

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 511. Л. 26. Машинопись. Подпись-автограф И. Н. Давыдова. На документе имеются рукописные пометки: «В дело 4/II [подпись неразборчива]», «Вопрос решен [подпись неразборчива] 4/II».

№ 73

Сообщение секретарю ЦК ВКП(б) Г. М. Маленкову от первого секретаря Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагина

[г. Новосибирск]

17 июля 1942 г.

В связи с неравномерной подачей материалов завод вынужден прибегать к сверхурочным работам с переводом целиком некоторых цехов на казарменное положение. На этом основании прошу о выделении для завода № 153 четырех тысяч бескарточных обедов для обеспечения дополнительным питанием оставляемых на сверхурочные работы рабочих, особенно тяжелых, сборочных цехов.

Кулагин.

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 510. Л. 60. Машинопись. Имеются рукописные пометки: «[фамилия неразборчиво] Посчитайте во что это обойдется и сумеем ли мы выделить из наших фондов и, если нет, заготовить просить тов. Микояна», «Послали телеграмму тов. Микояну с просьбой разрешить установить норму обедов [подпись неразборчива]», «Получил разрешение о выдаче бескарточных обедов на 2.500 чел. [подпись неразборчива] 30/VII 42».

№ 74

Сообщение в Новосибирский обком ВКП(б) от начальника ОРСа завода № 153 Юнга

[г. Новосибирск]

21 ноября 1942 г.

Завод ощущает острую нужду в шапках-ушанках для рабочих, работающих круглые сутки на разных работах на открытом воздухе. Просим вашего содействия в приобретении 5 тысяч штук шапок-ушанок и возможности их получения через систему Промкооперации.
Зам. директора – нач[альник] ОРСа завода [подпись] Юнг.

ГАНУ. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 514. Л. 6. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф Юнга.

№ 75

Сообщение первому секретарю Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагину от директора завода имени В. П. Чкалова П. С. Романова

[г. Новосибирск]

30 ноября 1942 г.

В связи с напряженным положением по выполнению производственной программы заводом, ряд цехов переведен на казарменное положение, для чего необходимо дополнительное горячее питание и хлеб хотя бы в пределах 100 грамм

на человека, а поэтому прошу вашего содействия перед облисполкомом о выделении заводу на декабрь месяц ежедневно одной тонны коммерческого хлеба или 20 тонн на месяц муки.

Директор завода им. В. П. Чкалова [подпись] Романов.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 514. Л. 32. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф П. С. Романова. На документе имеются рукописные пометки: «В дело. Вынесено постановление бюро Обкома ВКП(б) 3-ХП-42 г. 377/0П [подпись неразборчива] 6-ХП-42 г.».

№ 76

Донесение первому секретарю Новосибирского обкома ВКП(б)

М. В. Кулагинуот директора завода имени В. П. Чкалова П. С. Романова

[г. Новосибирск]

... декабря¹²² 1942 г.

В настоящее время завод им. В. П. Чкалова испытывает острую потребность в пошивке спец. чехлов на выпускаемую заводом продукцию. Ателье мод Центрального райпромкомбината и артель «Работница» освоили пошивку потребных заводу чехлов и имеют все возможности для изготовления их в необходимом нам количестве. Прошу обязать Ателье мод Центрального РПК (директор – т. Голос В. Е.) изготавливать для завода им. В. П. Чкалова спец. чехлы из материалов завода в количестве 15 наименований по 15 штук каждого наименования в сутки и артель «Работница» (председатель – тов. Литвинова) в количестве 9 наименований по 5 штук в сутки каждого наименования. Одновременно прошу обязать Обллегпром (нач[альник] т. Шпак) изготавливать на предприятиях города зимние чехлы (одно наименование), не вошедшие в номенклатуру чехлов, изготавливаемых Ателье мод и артелью «Работница», в количестве 300 шт. до 15 декабря с. г. и в дальнейшем по 15 шт. ежедневно.

Директор завода имени В. П. Чкалова [подпись] Романов.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 6. Д. 514. Л. 41. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф П. С. Романова. На документе имеются рукописные пометки: «В дело. Вынесено постановление бюро Обкома ВКП(б) 3-ХП-42 г. 377/0П [подпись неразборчива] 5-ХП-42 г.».

№ 77

Справка о состоянии общежитий и общественного питания на заводе № 153 имени В. П. Чкалова

[г. Новосибирск]

10 декабря 1942 г.

Завод № 153 им. В. П. Чкалова имеет 28 общежитий, в которых размещено 5400 человек. Из 28 общежитий 11 уплотнены до предела (2,5 кв. метра на жильца), в остальных общежитиях норма площади вполне достаточная. Отдел авиапромышленности обкома ВКП(б) 10 декабря т[екущего] г[ода] проверил состояние 6 общежитий завода и выявил следующее:

Общежитие № 32 (комендант – т. Каневская) размещено в двухэтажном здании коридорного типа. В каждой комнате живет 3-4 человека. В помещении чисто и уютно, имеется хорошо оборудованный красный уголок. В комнатах поставлены по числу жильцов кровати, стулья, тумбочки, столы и гардеробные шкафы. Постельное белье меняется 3 раза в месяц. Есть кипяtilьник, умывальник и общая кухня. Общежитие

¹²² Дата не установлена.

в течение нескольких дней не отапливается, в ящиках гардеробов рабочие хранят картофель, места общего пользования не очищаются, ямы полностью заполнены нечистотами. Рабочие жалуются на холод в общежитии, на отсутствие кипятка и невозможность приготовить пищу из-за отсутствия топлива. Нет контроля за расходом электроэнергии в общежитии: в комнате № 8 пользуются лампочкой в 150 ватт, в комнате № 10 – 100 ватт.

Общежитие № 20 (комендант – т. Черепанов) занимает такое же помещение, как и общежитие № 32. Оно также хорошо оборудовано, содержится в чистоте и порядке.

На протяжении последних 10-12 дней общежитие совершенно не отапливается, нет дров для приготовления пищи и кипятка. В этом общежитии имеется 3 комнаты, в которых вместе с девушками живут молодые матери с малыми детьми, что в сильной степени стесняет и тех, и других. В двух комнатах вместе с здоровыми живут две девушки, больные туберкулезом.

Общежития № 12 и 18 – казарменного типа, с двухъярусными нарами. Общежитие совершенно не отапливается и плохо освещается. В помещении темно и грязно. У многих жильцов отсутствует постельное белье, имеющееся белье редко меняется и в данное время находится в исключительно плохом состоянии. Постельные принадлежности не закреплены за владельцами, и после дезинфекции жильцы, как правило, получают чужие постели.

Общежития № 13 и 16, в которых размещены ученики ФЗО № 47, – такого же казарменного типа, с двухъярусными нарами. В одном из этих общежитий размещены мальчики, в другом – девушки. Учащиеся ФЗО обеспечены матрацами и подушками, постельного белья и одеял нет. Общежития не отапливаются, количество электролампочек недостаточное, в помещении грязно. У многих учеников украдены простыни и многие личные вещи. В общежитии холодно, грязно и неудобно, имеет место игра в карты.

Состояние проверенных общежитий показывает, что дирекция, а также партийная и профсоюзная организации завода недостаточно занимаются вопросами упорядочения общежитий, а в части подготовки общежитий для учеников ФЗО № 47 проявили преступную халатность. Необходимо срочно разрешить вопрос по обеспечению топливом всех общежитий завода, по 11 общежитиям 10-го объекта необходимо, кроме того, принять меры по улучшению санитарно-гигиенического состояния помещений. Общежития учеников ФЗО № 47 необходимо в ближайшие дни обеспечить инвентарем и постельными принадлежностями. Заводской комитет обязан развернуть культурно-массовую работу в этих общежитиях.

Завод № 153 имени В. П. Чкалова имеет 10 столовых, которые отпускают 33 242 обеда в сутки, в том числе 2 тысячи обедов для школьников. Рабочие получают в течение смены один обед. Двухразовое питание получают работающие сверхурочно и рабочие, выполняющие нормы на 200 и больше процентов. Трехразовое питание получает комсостав завода в количестве 80 человек. В диетической столовой два раза в смену выдается питание на 300 человек. Имеется столовая для туберкулезных больных на 200 человек.

Состояние столовых и качество обедов характеризуется следующими данными:

Столовая № 10 (директор – т. Лигачев). Столовая отпускает свыше 9000 обедов в сутки для рабочих, ИТР и комсостава завода. Кухня и залы прекрасно оборудованы всеми необходимыми механизмами и инвентарем. В помещении чисто и уютно. У дверей столовой возле кухни набросаны листья капусты, фартуки и халаты работников столовой недостаточно чисты. В ночное время на столах в подсобных помещениях кухни спят работники столовой, окончившие смену. Рабочие часто жалуются на однообразие и малое количество пищи, а также на долгое ожидание обеда из-за недостатка тарелок и ложек. В последнее время обеды несколько улучшились,

но величина порций остается недостаточной для людей физического труда. Улучшилось обслуживание обедающих.

Столовая № 1. В ночную смену столовая № 1 отпускает около 4 тысяч обедов, из них работающим сверхурочно – 1148, стахановцам – 340 и общих обедов – 2440. Отличие состоит только в названиях, т. к. все они отпускаются из одного котла и меню было одно и то же (суп картофельный, рыба с картофельным пюре). Качество обеда удовлетворительное. Обед для стахановцев начали отпускать только в 11 часов вечера, т. е. с опозданием на четыре часа. Обедающие в столовой теряют много времени из-за плохой организации работы столовой. Вот примерный расчет времени, которое затрачивают рабочие во время обеда:

Ожидают ложек – 30 минут.

Ожидают подачи первого блюда – 20 минут.

Ожидают подачи второго блюда – 40 минут.

Всего 90 минут.

Основной причиной задержек при отпуске обедов является недостаток тарелок и ложек. В столовой имеется всего 148 шт. тарелок на 160 человек обедающих. Имеет место хищение посуды из столовой. Завод № 153 имени В. П. Чкалова имеет все возможности значительно улучшить питание рабочих, ИТР и служащих. Из-за неповоротливости руководства ОРСа завод не использует всех своих возможностей. Со стороны коллектива завода имеется много нареканий на работу отдела рабочего снабжения, но партийный комитет завода до сих пор не вник в суть дела и не принял необходимых мер по улучшению работы этого отдела.

*Зав. отделом авиапромышленности Новосибирского обкома ВКП(б) [подпись]
Павлов.*

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 34. Д. 159. Л. 66–70. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф Павлова.

№ 78

**Сообщение от директора завода № 153 имени В. П. Чкалова П. С. Романова
первому секретарю Новосибирского обкома ВКП(б) М. В. Кулагину**
[г. Новосибирск] Не позднее 26 марта 1943 г.

В связи с полным отсутствием овощей для общественного питания завода прошу дать указание Облпотребсоюзу передать заводу 1000 тонн заготовленного картофеля, но не вывезенного для спиртоводочных заводов.

Директор завода им. В. П. Чкалова [подпись] Романов.

ГАНО. Ф. П. 4. Оп. 7. Д. 547. Л. 77. Машинопись. Подлинник. Подпись-автограф П. С. Романова. На документе имеется рукописная пометка и подпись первого секретаря обкома ВКП(б) М. В. Кулагина: «тов. Куперт, прошу подумать и сообщить мне какие просьбы в какой степени мы можем удовлетворить. 26. III Кулагин».

СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АК	аэроклуб
АСУ	автоматизированная система управления
БЦК	бюро цехового контроля
ВВС	Военно-воздушные силы
ВИАМ	Всесоюзный научно-исследовательский институт авиационных материалов
ВКП(б)	Всесоюзная коммунистическая партия (большевиков)
врид	временно исполняющий должность
ВЦСПС	Всесоюзный центральный совет профессиональных союзов
ГВФ	Гражданский воздушный флот
ГКО	Государственный Комитет Обороны
горисполком	горисполком – городской исполнительный комитет
ГУ	Главное управление
ГУГБ НКВД	Главное управление государственной безопасности НКВД СССР
гужтрудповинность	гужева трудовая повинность
ЗАБ	запасная авиабригада
ЗабВО	Забайкальский военный округ
ЗАП	запасной авиационный полк
ИАД	истребительная авиационная дивизия
ИАП	истребительный авиационный полк
ИАС	инженерно-авиационная служба
ИТР	инженерно-технический работник
КА	Красная армия
ЛИИ	летно-исследовательский институт
ЛИС	летно-испытательная станция
НКАП	Народный комиссариат авиационной промышленности
НКОП	Народный комиссариат оборонной промышленности
НКЮ	Народный комиссариат юстиции
облвоенкомат	облвоенкомат – областной военный комиссариат
облисполком	облисполком – областной исполнительный комитет
ОблЗО	областной земельный отдел
ОГМ	Отдел главного механика
Осоавиахим	Общество содействия обороне и авиационно-химическому строительству СССР
ОКБ	опытно-конструкторское бюро
ОК ГУКР	Отдел кадров Главного управления контрразведки
ОКС	отдел капитального строительства
ОРПО	отдел руководящих партийных органов
ОРС	отдел рабочего снабжения
ОТК	отдел технического контроля
ОЭЗИС	отдел эксплуатации зданий и сооружений
ОЭР	Отдел эксплуатации и ремонта
ПВ	пулемет воздушный
ПГУ	Первое главное управление
П. п., п/п	полевая почта
ПриВО	Приволжский военный округ

проц.	процент
рабсилаРИ	рабочая сила
РПК	райпотребкооперация
РСФСР	Российская Советская Федеративная Социалистическая Республика
САВО	Среднеазиатский военный округ
СибВО	Сибирский военный округ
СибОВСУ	Сибирское окружное военное строительное управление
СНК	Совет народных комиссаров
ТЭЦ	теплоэлектроцентраль
УАС НКВД	Управление аэродромного строительства НКВД СССР
УВВС	Управление военно-воздушных сил
УОС НКВД	Управление особого строительства Наркомата внутренних дел
УрВО	Уральский военный округ
ФЗУ	фабрично-заводское училище
ЦАГИ	Центральный аэрогидродинамический институт
ЦАРБ	Центральная автомобильная ремонтная база
ЦИАМ	Центральный институт авиационного моторостроения
ЦРП	центральный распределительный пункт
ЦС Осоавиахима	Центральный совет Общества содействия обороне и авиационно-химическому строительству
ЮжУрВО	Южно-Уральский военный округ

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	3 – 8
Раздел первый. Инфраструктура	9 – 39
Раздел второй. Производство	40 – 147
Раздел Третий. Люди	148 – 156
Список сокращений	157 – 158

Научное издание

Крылья победы

Развитие авиации и самолетостроения
в Новосибирской области
в годы Второй мировой войны

Ответственные редакторы

Д. Г. Симонов
Д. И. Муренко

Составитель

Д. И. Муренко

Дизайн, верстка, предпечатная подготовка, иллюстрации:
Полиграфическая студия «Master Color»

Подписано в печать 15.12.2022.

Формат: 170x240 мм.

Печать офсетная

Тираж 100 экз.

ISBN 978-5-6044353-6-6



9 785604 435366