



Иркутский авиационный завод в годы войны

Великая отечественная война для коллектива Завода №125 им. Сталина (ныне Иркутский авиационный завод – филиал ОАО «Корпорация «Иркут») стала тяжелым испытанием. В то же время, годы военного лихолетья дали мощный толчок развитию производственного, технологического и кадрового потенциала предприятия. Именно тогда закалился коллектив завода, и зародились традиции сибирского авиастроения. Во многом благодаря им сегодня Иркутский авиационный завод входит в элиту отечественного и мирового самолетостроения.

Освоение Пе-2



Великая Отечественная война застала Иркутский авиазавод за изготовлением головной серии пикирующих бомбардировщиков Пе-2. В первой декаде июня была завершена окончательная сборка двух машин, которые затем передали на летные испытания. Первые иркутские Пе-2 поднимали экипажи летчиков-испытателей Ш.Б. Бидзинашвили и Д.Ф. Тихомирова.

Война внесла в ритмичную работу предприятия свои коррективы. Уже в начале июля перед заводом была поставлена задача в разы увеличить производство Пе-2. Окончательный правительственный план предусматривал выпуск заводом в 1941 году 192 бомбардировщиков.

Для выполнения задания потребовался значительный прирост производственных мощностей, поэтому уже в конце июня заводу №125 передается Государственный авторемонтный завод № 104 Наркомата обороны.

5 июля 1941 года Наркомат присоединил к предприятию Улан-Удэнский авиационный завод №99, который полностью перешел на изготовление агрегатов для Пе-2. В таком расширенном составе летом 1941 года Иркутский завод продолжил выпуск остро необходимых фронту бомбардировщиков.

После летных испытаний головных образцов Пе-2 завод поставил самолеты на серийное производство. Ветераны завода вспоминали, что в те годы беспрерывно гудели двигатели на летно-испытательной станции: жители заводского поселка засыпали и просыпались под этот гул. В июле 1941 года заводом выпущено 3, в августе – 4, и в сентябре – 15 бомбардировщиков Пе-2. Иркутские «пешки» перегонялись по воздуху специально отозванными с фронта строевыми летчиками ВВС.

В августе 1941-го вышел приказ Наркома авиапромышленности по «упрощению самолета Пе-2 в производстве и в эксплуатации». Серийный выпуск упрощенных машин приказано было начать уже 5 октября 1941 года. Для оказания помощи в скорейшем освоении этого варианта Пе-2, на завод № 125 в сентябре прибыли ведущие специалисты ОКБ В.М. Петлякова и ведущего завода № 22.

Несмотря на значительно возросшие производственные мощности завода, серийный выпуск Пе-2 все же отставал от плановых показателей. Сказались изначальные срывы графика запуска новой машины в производство, кроме того, такие объективные факторы, как несвоевременное получение материалов и готовых изделий, отсутствие возможности консультаций со специалистами, а также то, что на тот период машина еще не была полностью освоена на заводе № 22.

Для защиты столицы



В октябре-ноябре 1941 года завод №125 изготовил 35 и 31 бомбардировщик Пе-2 соответственно, и, наверстывая отставание от плана, усиленно наращивал объемы их

дальнейшего производства. В то же время на Лётно-испытательной станции (ЛИС) завода стали накапливаться самолеты, по разным причинам не отправленные на фронт. 2 декабря 1941 года в адрес Иркутского ОК ВКП(б) и руководства завода № 125 приходит грозная телеграмма Сталина, в которой он от имени ГКО приказывает «немедля покончить с преступным отношением к делу обороны страны, принять меры к тому, чтобы до 5 декабря все готовые самолеты были отправлены с завода в части ВВС... Виновные в задержке отправки готовых самолетов подлежат уголовной ответственности».

Выход нашли в отправке самолетов в Москву железнодорожным транспортом. «Составы с самолетами сопровождали фронтовые бригады старших бортмехаников Токарева и Лебедева, – вспоминает ветеран завода А.И. Денисевич. – Вместе с бригадами поехали заводские летчики-испытатели Тихомиров и Холодов. На прощание директор завода И.Б. Иосилович сказал, что настал наш черед повоевать – собирать самолеты и передавать их фронтовикам, которые наших машин очень ждут. Ведь Москва сейчас – это фронт, и самолеты там нужны как воздух...».

На пятые сутки состав подъехал к Москве, ночью по маневровым путям вышел на Центральный аэродром Москвы у территории завода имени Менжинского. Этой же ночью состав был разгружен, а утром были собраны два первых самолета, которые вскоре вышли в охранный круг над Москвой.

Поскольку поезда с «пешками» из Иркутска стали поступать регулярно, рабочий день фронтовых бригад был заполнен до предела. Сборка машин, контроль, испытания, сдача фронтовым экипажам нередко проводились круглые сутки. Бригады работали в Москве вплоть до апреля 1942 года и в Иркутск возвратились только после того, как фронт отодвинулся от столицы на 200-250 км.

Со второй половины декабря Пе-2 вновь стали отправлять и по воздуху. Для этого облетанные машины перегонялись на военный аэродром «Белая» под Иркутском, где их передавали перегонным экипажам строевых частей ВВС.

В декабре завод № 125 выпустил 56 Пе-2, при этом общее количество построенных в 1941 году машин составило 144 единицы, т.е. 75% плана. В отчете за 1941 год отмечается, что «достигнутые результаты производительности труда в декабре обусловлены широко развернувшимся стахановским движением и внедрением рацпредложений. Многие стахановцы в течение всего IV квартала перевыполняли нормы. На 1 января 1942 года завод № 125 вышел с заданием незавершенного производства в количестве 67,2 условных машин, и таким образом валовая продукция составила 211 условных единиц.

Объединение усилий

В октябре 1941 года было принято решение об эвакуации в Иркутск завода № 39 имени Менжинского. В Москве еще шел демонтаж оборудования, а в Иркутске уже широко развернулись подготовительные работы.

Первые эшелоны достигли Иркутска в первой половине ноября, и затем стали поступать регулярно. По заводским железнодорожным веткам эшелоны немедленно подавали на

территорию завода для разгрузки: часто для скорейшего освобождения и возврата вагонов они разгружались прямо на станции. Тогда бесконечной лентой к заводским корпусам тянулись автомашины и конные обозы. Работы велись круглосуточно, практически вручную. Оборудование в цехах монтировалось прямо с колес и тотчас запускалось в работу.

В тех же эшелонах в Иркутск прибывали и работники московского завода № 39. Вагоны-теплушки с москвичами принимал железнодорожный пункт «Воинская площадка»: в декабре 1941-го их прибыло более 300. Численность эвакуированного в Иркутск персонала московского завода вместе с членами семей в декабре 1941 года составила около 13000 человек. С размещением москвичей было крайне тяжело. Поэтому жилплощадь выделялась из расчета 3 кв.м на человека, и подселение происходило практически во все жилые помещения немногочисленных домов поселка. Людей селили везде – в прихожих, коридорах, подсобках, полуподвальных помещениях. Кроме того, они были размещены в центральных районах Иркутска, где также производилось грандиозное «уплотнение» и без того стесненных в жилье иркутян. Ведь согласно плану Совета по эвакуации, кроме авиационного завода, в Иркутск и другие города области были вывезены более 20 крупных промышленных предприятий, около 10 трестов и сырьевых баз.

После эвакуации в Иркутск менжинцев еще около месяца иркутский и московский заводы работали самостоятельно под своими номерами, каждый со своими службами и программами выпуска Пе-2. Однако уже в начале декабря 1941 года стало ясно, что развернуть параллельное производство бомбардировщиков завода № 39 в срок не удастся. Поэтому Наркомат авиационной промышленности принимает решение об официальном объединении заводов под № 39. Это позволило значительно увеличить производственные мощности.

Особенно ценным оказался обмен опытом работы – иркутянам было чему поучиться у прибывших московских специалистов. Это была великолепная школа, позволившая поднять планку мастерства иркутских авиастроителей на качественно новый технологический уровень.

Многотысячным коллективом в 1942 году было продолжено строительство пикирующих бомбардировщиков Пе-2 и истребителей Пе-3бис с общим плановым количеством 564 машины. Напряженный производственный план по выпуску столь ожидаемых фронтом самолетов вызвал необходимость введения казарменного положения для основных цехов завода.

В январе и феврале 1942 года завод отправил фронтовым частям 50 бомбардировщиков Пе-2. Начиная с марта, ежемесячные поставки фронту составляли свыше 100 машин. В 1942 году в конструкцию Пе-2 непрерывно вносились улучшения.

В августе 1942 года И.Б. Иосилович был отозван в Москву на повышение. Новым директором стал бывший главный инженер В.И. Абрамов.



И.Б. Иосилович директор завода в 1940 – 1942 годах



В.И. Абрамов директор завода в 1942 – 1946 годах

В том же месяце по решению ГКО завод №39 прекратил выпуск Пе-2 и Пе-3бис и приступил к производству дальнего бомбардировщика Ил-4. К выпуску в 1942 году было намечено 37 Ил-4, при этом первые машины должны были поступить в войска уже в ноябре. Четко организованная по графику работа служб завода обеспечила выполнение сроков, поставленных ГКО и Наркоматом авиационной промышленности. Безусловно, сказался и опыт постройки бомбардировщиков ДБ-3Ф, которым обладали эвакуированные в Иркутск московские специалисты.

В период освоения производства бомбардировщика в Иркутск дважды приезжал С.В. Ильюшин, лично возглавляя большую группу специалистов ОКБ. Все это позволило освоить и выпустить в серию Ил-4 за рекордные четыре месяца. К концу 1942 года завод построил 46 машин, выполнив производственное задание на 121,3%.



Производство самолетов Ил-4

Решением ВЦСПС и Государственного Комитета Оборона за успешное выполнение правительственного задания по выпуску бомбардировщиков Пе-2, тяжелых истребителей Пе-3бис и досрочное освоение серийного производства дальних бомбардировщиков Ил-4 завод был признан победителем во Всесоюзном соцсоревновании с присуждением переходящего Красного Знамени ГКО. В следующем 1943 году Красное Знамя ГКО присуждалось заводу ежемесячно одиннадцать раз.

Всего за 1943 года завод выпустил 697 самолетов Ил-4 при плановом задании 667 и, кроме того, 68 группкомплектов этих машин. Начиная с октября 1943 года, завод ежемесячно выпускал по 30 бомбардировщиков. В 1944 году из Иркутска на фронт было отправлено 125 Ил-4. Бомбардировщики пополняли дивизии Авиации дальнего действия.

Ер-2



В сентябре 1943 года заводу была поручена организация серийного производства дальнего бомбардировщика Ер-2, разработанного в ОКБ В.Г. Ермолаева. С запуском Ер-2 за короткий срок проделан колоссальный объем работ по изготовлению шаблонов, ступеней, сборочных приспособлений, штампов и пр. – всего 8983 наименования. Для этого техотделами завода было разработано около 2700 чертежей. Необходимо отметить, что значительная многие работники ОКБ В.Г. Ермолаева переехали в Иркутск и в тесном сотрудничестве с заводскими специалистами занимались подготовкой Ер-2 к серийному запуску.

В 1944 году (одновременно с выпуском Ил-4) заводу предстояло построить 225 новых бомбардировщиков Ер-2. И уже весной 1944 года иркутские бомбардировщики Ер-2 стали поступать в строевые части.

В августе 1944 года вышло специальное постановление ГКО, согласно которому мощности иркутского завода должны дойти до пяти Ер-2 в сутки, этим же документом завод был освобожден от выпуска Ил-4.

Одновременно в ОКБ В.Г. Ермолаева шла разработка новой модификации Ер-2 – 10-местного пассажирского самолета с повышенной комфортностью Ер-2ОН (особого назначения) для полетов высшего командного состава Красной Армии и членов правительства СССР на дальние расстояния. В январе 1945 года прошли успешные испытания головной машины Ер-2ОН. В апреле самолет за 14,5 часов совершил беспосадочный перелет Иркутск – Москва (аэродром Тушино).

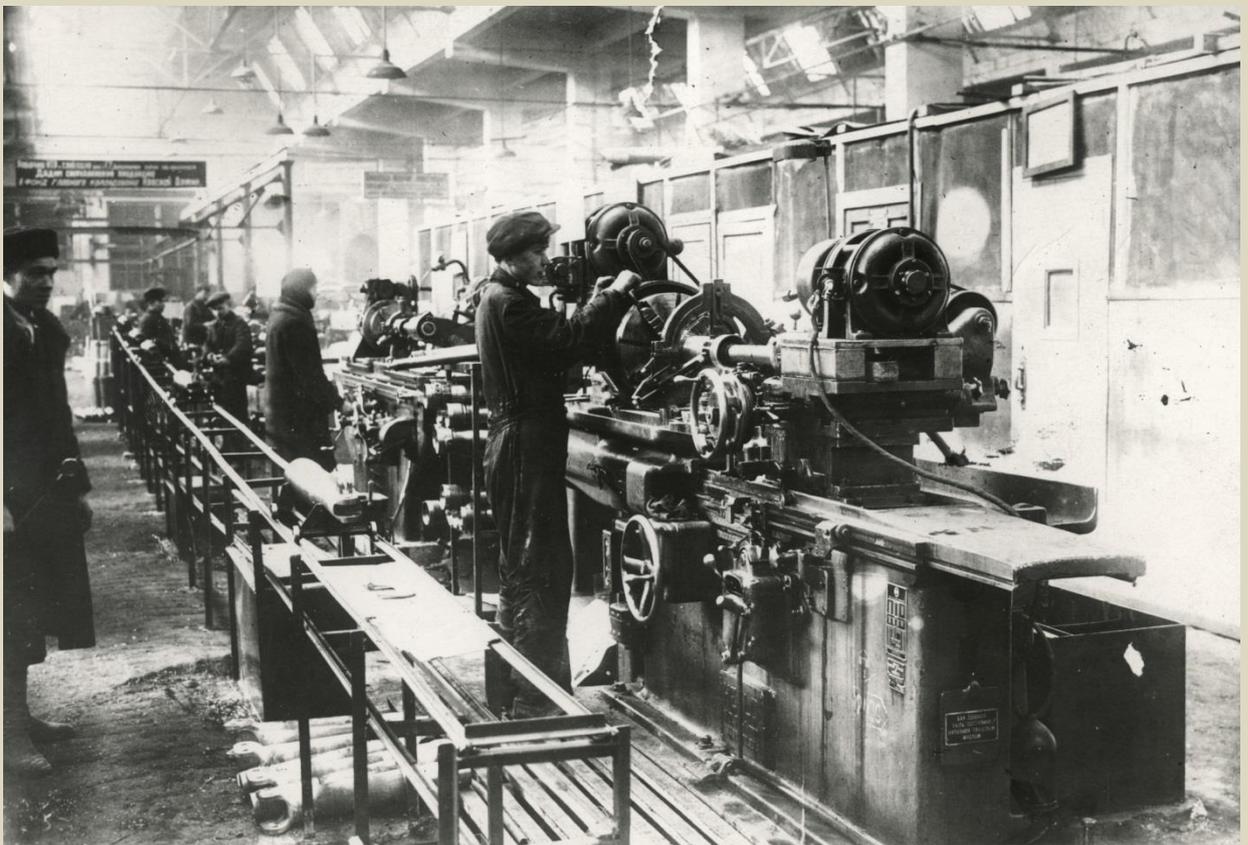
В 1945 году завод продолжает выпуск бомбардировщиков Ер-2. К весне победного года полки дальней авиации, вооруженные иркутскими «Ерами», приступили к активным боевым действиям. Бомбардировщики наносили бомбовые удары по военно-морским базам Восточной Пруссии, топили немецкие транспорты в Балтийском море. Крупный массированный налет был совершен на город-крепость Кенигсберг, после которого город был взят советскими войсками. В апреле 1945 мощные удары наносились по Зееловским высотам и Берлину...

Иркутские крылья Победы

Всего с 1941 по 1945 гг. предприятие выпустило почти 2200 самолетов, в том числе: 730 пикирующих бомбардировщиков Пе-2, 134 дальних истребителя Пе-3бис, 919 тяжелых бомбардировщиков Ил-4, 391 дальний бомбардировщик Ер-2, четыре самолета особого назначения Ер-2ОН. Во время войны на заводе ежедневно собирали по 1-2 самолета, а к середине 1942 года темп выпуска бомбардировщиков Пе-2 доходил до пяти машин в сутки. Кроме того, в течение всей войны завод ежемесячно выпускал до 25 тысяч корпусов 82-миллиметровых пехотных мин. Специально созданный минный цех работал круглосуточно, без выходных. В ритме около 1000 мин в сутки цех проработал до конца войны.

Также по инициативе и на средства, собранные иркутскими комсомольцами, заводская молодежь построила колонну из 12 танков, которая была отправлена на Северо-Западный фронт. За ударную работу завод 12 раз был удостоен благодарности Верховного Главнокомандующего.

За этими цифрами – титанический самоотверженный труд всего коллектива завода. Сразу после начала войны около 4000 заводчан ушли на фронт, их место у станков заняли женщины и подростки. Чтобы выполнить и перевыполнить производственное задание, коллективу приходилось трудиться, месяцами не покидая предприятия. Линией передовой для работников предприятия на все четыре тяжелых военных года оставалась заводская проходная.



Родина высоко оценила труд иркутских авиастроителей. Указом президиума Верховного Совета СССР от 20 сентября 1945 года за образцовое выполнение заданий Правительства по производству боевых самолетов награждены работники Ордена Ленина и Трудового Красного Знамени завода №39 Наркомата авиационной промышленности:

- Орденом Ленина – 5 человек
- Орденом Отечественной войны II степени – 40 человек
- Орденом Трудового Красного Знамени – 16 человек
- Орденом Красной Звезды – 18 человек
- Орденом Знак Почета – 31 человек
- Медалью «За трудовую доблесть» – 41 человек
- Медалью «За трудовое отличие» – 40 человек

Главный инженер завода К.А. Петров был отмечен Орденом Отечественной войны I степени, директор завода В.И. Абрамов – Орденом Кутузова II степени.

Текст подготовлен на основе материалов книги Г.И. Хвоцевского «Страницы истории авиационного завода №39 им. Менжинского: от Москвы до Иркутска», а также архивных материалов Музея истории Иркутского авиазавода.