

Парамонов В.Н.

КУЙБЫШЕВСКИЙ АВИАПРОМЫШЛЕННЫЙ КОМПЛЕКС В 1940-1945 ГГ.

Площадка под размещение предприятий авиакомплекса в г. Куйбышеве начала готовиться еще во второй пятилетке. Предназначалась она тогда для будущего автозавода, который должен был размещаться на Безымянской площадке, мог стать градообразующим предприятием. В июне 1934 г. площадка под строительство завода была отведена юго-западнее поселка Зубчаниновка (в годы войны на этом месте разместили моторостроительный завод им. Фрунзе). Но из-за финансовых затруднений строительство автомобильного завода было отсрочено [1].

24 июля 1940 г. нарком внутренних дел СССР Л.П. Берия направляет И.В. Сталину письмо с изложением проекта строительства четырех авиационных заводов в Куйбышевской области (железнодорожная станция Безымянка в 18 км от областного центра), согласно которому в течение немногим более трех лет (со второго полугодия 1940 г. до ноября 1943 г.) планировалось возвести два самолетостроительных завода по производству двухмоторных цельнометаллических дальних бомбардировщиков (конструкции В.М. Петлякова) и два авиамоторных по выпуску двигателей водяного охлаждения АМ-35 и М-120 [2]. Указанные в письме сроки пуска предприятий не устроили И.В. Сталина, посчитавшего их слишком затянутыми, и поэтому документ был отправлен на доработку. В готовом виде он утверждается постановлением Комитета Обороны при СНК СССР за № 343-с от 6 августа 1940 г. Решено было сократить количество заводов до трех (два самолетных, один моторный), присвоив им №№ 122, 295, 377.

Проектирование новых объектов возлагалось на Наркомат авиапрома (НКАП). Сроки строительных работ сокращались вдвое, самолетные заводы предполагалось пустить к 31 декабря 1941 г. и к 1 февраля 1942 г., авиамоторный завод – к 1 мая 1942 г [3]. Куйбышевский областной исполком Советов депутатов трудящихся на особом суженом заседании 26 сентября 1940 г. постановил выделить земельные участки на территории городских земель под строительство предприятий НКАП, а также специального лагерного поселка для заключенных (это решение подводило итог целой серии суженых заседаний горисполкома и облизполкома, на которых рассматривался вопрос о выделении соответствующих площадей новым авиапромышленным объектам) [4].

Приказом наркома авиационной промышленности А.И. Шахурина от 16 августа 1940 г. в Москве было создано Специальное проектное бюро для проектирования авиационных заводов на территории Куйбышевской области [5].

Учитывая масштабы работ и сжатые сроки, строительство авиакомплекса было возложено на НКВД, который и должен был обеспечить стройку рабочей силой – заключенными, направив их с других объектов на площадки заводов. Среди девяти важнейших строек страны, которые предусматривалось обеспечить рабочей силой по линии НКВД, первое по значимости место занимало строительство авиационных заводов в г. Куйбышеве [6].

Было образовано несколько строительных районов Управления Особого Строительства (УОС), каждый со своей спецификой работы. Первый район занимался строительством двух самолетных заводов, второй строил авиамоторный завод, третий сооружал заводской аэродром, четвертый район возводил жилой массив, пятый – районную теплоэлектроцентраль для энергетического обеспечения промышленных объектов [7].

Основные работы на площадках авиазаводов были развернуты только к концу первого квартала 1941 г. Если общая стоимость трех авиационных заводов оценивалась в 800 млн. рублей, то к 1 июня 1941 г. на строительстве этих объектов было освоено 38 млн. рублей [8].

Таким образом, на Безымянской промышленной площадке в предвоенный период был создан задел, позволявший в перспективе развернуть комплекс предприятий оборонного профиля, в первую очередь, авиационные заводы.

Война потребовала обеспечить функционирование промышленности в чрезвычайных условиях. По приказу наркома авиапромышленности № 257/с от 5 июля 1941 г. в целях приближения проектной организации непосредственно к строительству заводов весь проектный и обслуживающий персонал был распределен по специальным проектным бригадам и переведен из Москвы в разные города СССР по месту строительства заводов, в том числе специальное проектное бюро (СПБ-1) Гипроавиапрома во главе с П.Г. Щедровицким было создано в г. Куйбышеве. Оно оказалось единственной в стране мощной комплексной проектной организацией (в ней насчитывалось 750 человек), способной в короткие сроки решить сложные технические задачи и подготовить необходимую документацию, по проектированию строительства комплекса авиационных заводов в районе Безымянки [9].

Естественно, что с началом войны графики ввода в строй заводов НКАП в г. Куйбышеве были пересмотрены, и строительство развернулось ускоренными темпами. Но на момент эвакуации предприятий авиапрома на куйбышевские площадки (октябрь 1941 г.) часть производственных корпусов заводов (особенно авиамоторного завода № 337), аэродром и бытовые здания остались незавершенными.

8 октября 1941 г. Государственный комитет обороны (ГКО) принял постановление об эвакуации заводов НКАП в тыл, в том числе в Куйбышевскую область, на Безымянскую площадку [10].

В соответствии с приказом НКАП от 28 октября 1941 г. самостоятельная деятельность куйбышевских заводов №№ 122, 295 и 337 прекращалась, а директорам предприятий им. Сталина (А.Т. Третьяков), им. Ворошилова (М.Б. Шенкман), им. Фрунзе (М.Е. Жезлов), необходимо было принять имущество и сооружения этих заводов [11]. В г. Куйбышев до января 1942 г. прибывали эшелоны с имуществом и работниками воронежского самолетостроительного завода № 18 им. Ворошилова, различных заводов: самолетостроительного № 1 им. Сталина и моторного № 24 им. Фрунзе. К каждому специализированному заводу прикреплялась группа предприятий, превращавшихся в его цехи. Между головным заводом и его смежниками устанавливался единый производственный график, что требовало четкой системы кооперации. Первым двум заводам должны были поставлять комплектующие изделия предприятия-смежники: завод пропеллерных винтов № 35, завод нормалей № 305, заводы авиационного вооружения №№ 481 и 145, также эвакуированные в Куйбышевскую область. Помимо них в областном центре на одном из предприятий было организовано производство бронекорпусов к штурмовикам, и новый завод под № 207 перешел в структуру НКАП [12].

Таким образом, основу Куйбышевского авиапромышленного комплекса составили как *полностью эвакуированные* (№№ 1, 24, 305, 145, 454, 481, 1 Оргавиапрома (г. Москва), № 35 (г. Ступино), № 207 (г. Подольск), № 18 (г. Воронеж)), так и *частично эвакуированные* (№ 464 (г. Рига), № 465 (г. Каунас), № 450 (г. Смоленск), № 8 (г. Днепропетровск), а также оборудование таллинского авиационного завода объединены с заводом № 1. Заводы № 459 (г. Могилев), № 452 (г. Днепропетровск), №№ 181, 161 (г. Ленинград) вошли в структуру завода № 24) *предприятия*.

Для заводов НКАП Совет по эвакуации при ГКО разработал жесткие сроки перебазирования. Эвакуация должна была осуществляться в две очереди. Первую очередь надлежало закончить в десятидневный срок, когда часть оборудования и персонала перебрасывалась эшелонами на новую территорию, в то время как цехи агрегатные и окончательной сборки продолжали выполнять производственную программу и эвакуировались в последнюю очередь. Например, завод им. Фрунзе должен был на старой площадке до 15 октября 1941 г. ежедневно выпускать 40 моторов. Перерыва в работе не предусматривалось, через 1,5 месяца заводы должны были развернуть производство на новом месте. На заводе им. Сталина уже в ноябре 1941 г. на куйбышевской террито-

при планировалось изготовить 50, а в декабре 225 самолетов. Завод им. Ворошилова по плану эвакуации должен был начать выпуск Ил-2 на новом месте с 25 ноября 1941 г. и довести его к 1 декабря до 7 самолетов в сутки, а к 1 января следующего года вдвое превзойти этот показатель [13].

Однако куйбышевские авиационные предприятия не имели возможности выйти на запланированные объемы производства. Так, на 31 декабря 1941 г. на территорию моторного завода им. Фрунзе было завезено 4895 станков, из которых только половина была сдана в эксплуатацию. Первый мотор АМ-37 фрунзенцы собрали только к 31 декабря из имеющихся заделов. По графику с января 1942 г. завод должен был ежедневно выпускать по 20 моторов, но реально собиралось 9 моторов в сутки [14]. 10 декабря 1941 г. (через 35 дней после выпуска последнего самолета в Воронеже и на 14-й день после прибытия в Куйбышев последнего эшелона с оборудованием) на куйбышевской площадке рабочие завода им. Ворошилова собрали из привезенных агрегатов первый штурмовик. До 1 января из цеха окончательной сборки было выпущено только 29 Ил-2 (т.е. в семь раз меньше запланированного) – максимум, что позволяли возможности оборудования. Завод им. Сталина еще осваивал производство штурмовиков. Поэтому, приступив в декабре к выпуску самолетов, чтобы покрыть потребности фронта, на нем собирали из оставшихся заделов истребители "МиГ". До конца 1941 г. коллектив предприятия выпустил 30 таких машин и 3 штурмовика Ил-2 [15]. В заготовительных цехах продолжался монтаж оборудования, действовали нормы временной технологии, а переход на серийный Ил-2 планировалось осуществить только в июне 1942 г. В ноябре 1941 г., когда производство на старых площадях было полностью свернуто, а выпуск продукции на новом месте еще не был налажен, куйбышевские авиационные заводы вообще не собирали самолетов [16].

И.В. Сталин в телеграмме от 22 декабря 1941 г. директорам авиационных заводов и начальнику строительства в строгой форме приказывал увеличить темпы выпуска самолетов [17]. 29 декабря 1941 г. первый эшелон с 29 самолетами, созданными в эвакуации, отправили в столицу, что стало хорошим подарком армии, громившей врага. К 26 января 1942 г. выпуск самолетов был доведен до 7 машин в сутки [18], а в целом в 1942 г. завод дал сверх плана 223 боевые машины [19].

В январе 1942 г. дал в эвакуации первые моторы завод № 24. К марту коллектив увеличил выпуск продукции в два раза по сравнению с январем [20].

Производственная специализация предприятий НКАП в городе в военный период состояла в следующем: завод № 18 им. Ворошилова выпускал штурмовики Ил-2, Ил-10; завод № 1 им. Сталина – истребители МиГ-3, штурмовики Ил-2, Ил-10; завод

№ 24 им. Фрунзе – двигатели АМ-35, АМ-37, АМ- 38, АМ-38ф, АМ-42; завод № 35 – пропеллерные винты; завод № 1 Оргавиапрома – пневматическое оборудование к самолетам; завод № 305 – производство нормалей; завод № 207 – бронекорпуса; завод № 454 – узлы авиационного вооружения. Вполне определенно стала проявляться линия к завершению внутризаводского производственного цикла, особенно в самолетостроении.

Для снабжения куйбышевского авиакомплекса химической продукцией ГКО постановлением за № 1666 обязал Наркомхимпром создать к 1 июня 1942 г. сбытовую базу НКАП в г. Куйбышеве. Учитывая потребность куйбышевских авиазаводов в карбиде, необходимом в сварочных работах, УОС при НКВД СССР, выполняя постановление от ГКО 26 июля 1942 г., начало возведение карбидного завода производительностью 20 тонн карбида в сутки. Новый завод получил порядковый № 57 и уже в декабре 1942 г. вышел на объем производства более 300 тонн карбида в месяц [21].

Масштабы производства основной продукции (в штуках) куйбышевскими авиазаводами позволяет представить таблица 1.

Таблица 1. Выпуск самолетов и авиамооторов заводами г. Куйбышева в 1941-1945 гг. (с учетом работы на старых площадях) [22]

№ завода	1941г.	1942г.	1943г.	1944г.	1945г.
1 (самолеты)	3169	2772	4462	3650	2384
18 (самолеты)	1906	3837	4746	4014	2132
24 (моторы)	7555	11304	15266	15613	11338

В целом заводы №№ 1 и 18 НКАП поставили фронту 25153 штурмовика Ил-2 и 1270 штурмовиков Ил-10 [23], а куйбышевский авиапромышленный комплекс стал основой для одного из центров советского авиакосмического и оборонного комплекса.

Библиографический список

1. Самарский областной государственный архив социально-политической истории (СОГАСПИ). Ф.1141. Оп.38. д.10. Лл.40; История индустриализации Среднего Поволжья (1926-1941 гг.). Куйбышев, 1974. С. 207, 326-327; Средняя Волга: Социально-экономический справочник. М.- Самара, 1934. С.15; Синельник А.К. Градостроительная история Самарского края. Самара, 2000. С.88.
2. Синельник А.К. Градостроительная история Самарского края. Самара, 2000. С.106.
3. ГАСО. Ф. Р-2064. Оп.2. Д.3. Лл.1-2; Д.13. Л.73.
4. Там же. Д. 2. Л. 6,7,9.
5. Там же. Д. 13. Л.1.

6. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-9414. Оп. 1. Д. 68. Л. 13.
7. Военно-исторический журнал. 1979. №9. С.59, 60.
8. ГАСО. Ф. Р-2064. Оп. 2. Д. 13. Лл.73-77.
9. Самарский филиал Российского государственного архива научно-технической документации (СФ РГАНТД). Ф. Р-210. Оп. 1-6. Д. 2. Л. 19-22; Д.8. Лл. 8-9, 23-24; СОГАСПИ. Ф.1816. Оп.1. Д.13. Лл. 14-15.
10. ГАСО. Ф. Р-2064. Оп.2. д.56. Л.50.
11. См. ГАСО. Ф. 3454. Оп. 1. Д. 1. Л. 164.
12. Здесь тыл был фронтом. 1941-1945. Сборник документов и материалов. Самара. 2000. С. 57, 61, 62.
13. ГАСО. Ф. Р-3454 Оп. 1. Д. 1. Л. 176; Оп. 4. Д. 2. Л. 28-29.
14. СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 33. Д. 309. Л. 3, 76; ГАСО. Ф. 2453. Оп. 1. Д. 69. Л. 7. 8. 50. Живая история моторостроителя. Самара, 1999. С. 38.
15. СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 33. Д. 271. Л. 21. Оп. 34. Д. 153. Л. 14, 26.
16. ГАСО. Ф. 3454. Оп.1. Д.5. Л. 3, 10.
17. Война. Народ. Победа. 1941-1945 гг. М., 1984. С.205.
18. Волков В. В Заволжье (На строительстве комплекса авиазаводов. 1940-1943 гг.) // Военно-исторический журнал. 1979. № 9. С 62.
19. СОГАСПИ. Ф.5692. Оп.2. Д.111. Лл.10-11; История Великой Отечественной войны Советского Союза. Т.2. М., 1961. С.150-151; Козлов П.Я. "Илы" летят на фронт. М., 1976. С.68; Очерки истории Куйбышевской организации КПСС. Куйбышев, 1983. С.281.
20. СОГАСПИ. Ф.1768. Оп.1. Д.80. Лл.1-3, 23; Д.81. Л.2.
21. ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 1. Д. 12. Л. 105; Д. 14. Л. 71.
22. Таблица составлена по: ГАСО. Ф. Р-3454. Оп. 1. Д. 5. Л. 7. Д. 14. Л. 5. Д. 27. Л. 6. Д. 43. Л. 8. Д. 54. Л. 4. Ф. Р-3562. Оп. 1. Д. 2. Л. 13. Д. 20. Л. 2. Д. 49. Л. 4. Д. 79. Л. 9. Д. 111. Л. 4; Ф. 2453. Оп. 1. Д. 155. Л. 8"б"; Д. 228. Лл. 2, 4.
23. ГАСО. Ф.3454. Оп.1. Д.15. Лл.14, 27, 43, 54.