

На мой взгляд, история народа России, в особенности русского, в трагическом XX в. учеными объективно еще не изучена. Искажение тысячелетней истории России, ее оболгание и отрицание большевиками на протяжении 80 лет аукнулись народу России большой трагедией. И вот в 1991 г. страна развалилась в одночасье, из государства СССР образовалось 15 младенческих стран, где 25 миллионов наших соотечественников оказались эмигрантами, а правители этих стран в срочном порядке переписывают историю России – в который раз! – под свой флаг.

Только один факт: судьба Крыма и города Севастополя для сердца российского патриота – это острая, неутрачиваемая боль...

На постсоветском пространстве нас, соотечественников, объединяет православная вера, мать-церковь и Победа в мае 1945 г. Плодами Победы вот уже 65 лет пользуются народы всего мира, но «эталон» Великой Победы пребывает в России. Радостный и величавый свет Победы в душе и сердце российского человека будет храниться в будущих поколениях – вечно!

Т. В. Каиндина

ИЗ ИСТОРИИ СОЗДАНИЯ ОМСКОГО АВИАЗАВОДА № 166

Перевод военного производства в глубокий тыл начался еще в предвоенные годы, Великая Отечественная война ускорила этот процесс. На площадки родственных по профилю производств и на территории новостроек Урала, Сибири, Средней Азии из Европейской России спешно эвакуировались оборонные предприятия. В Омскую область было эвакуировано более 100 предприятий, большинство из которых носили оборонный характер. Так, в частности, сюда было переведено несколько заводов наркомата авиационной промышленности: № 241 (в г. Тюмень), № 499 (в г. Заводоуковск), № 20, 29, 81, 156, 288, а также строительные тресты НКАП № 2, 19 (в г. Омск)¹.

2 июля 1941 г. СНК СССР принял постановление об эвакуации в Омск Московского опытно-конструкторского завода № 156 (в его состав входило специальное конструкторское бюро для арестованных авиационщиков, известное как ЦКБ-29 НКВД, где под руководством авиаконструктора А. Н. Туполева велись работы по проектированию самолета под серийным номером «103», впоследствии получившего обозначение Ту-2) и Тушинского серийного завода № 81 деревянного самолетостроения, который специализировался на выпуске самолетов

истребительного типа и имел на момент эвакуации на производстве самолет Як-3. Под промышленную площадку для эвакуированных авиазаводов отводилась территория моторостроительного завода № 166 (строительство его началось в Омске еще в конце 1930-х гг., первая очередь должна была быть введена в 4-м квартале 1941 г.), общая площадь которой составляла 99 га, из них 53 925 тыс. кв. м составляли производственные площади².

Был проведен ряд предварительных строительных работ, чтобы можно было начать производство самолетов. Работы по строительству вели две подрядных организации: строительство НКВД и трест № 2 НКАП. Кроме того, ряд строительных работ вела контора УКСа и Прострой НКВД (ГУЛАГ)³.

12 июля на станцию Омск пришел первый эшелон с оборудованием и рабочими, эшелоны приходили каждые 2–3 дня до конца августа. Всего в Омск прибыл 1901 вагон с 1564 станками и почти 20 тыс. работников и членов их семей⁴.

Еще 8 июля нарком авиационной промышленности А. И. Шахурин издал приказ об объединении моторостроительного завода № 166 и заводов № 81 и 156 в один завод № 166. Директором объединенного завода был назначен летчик, первый Герой Советского Союза А. В. Ляпидевский⁵. Он руководил заводом до середины октября 1941 г. На его плечи лег самый трудный период становления Омского авиазавода № 166. С 21 октября завод возглавил новый директор – опытный производственник Л. П. Соколов, при котором завод постепенно превращался в мощное и ритмично работающее производство⁶. Главная задача, которая была поставлена перед коллективом Омского авиазавода, – серийное производство 2-моторного бомбардировщика ТУ-2 с моторами воздушного охлаждения М-82.

Еще шли эшелоны с оборудованием, возводились производственные корпуса, монтировалось прибывшее оборудование, а в недостроенных цехах уже началась досборка опытного самолета 103-Б и подготовка к серийному выпуску самолетов 103-У. Общее руководство и функции главного конструктора осуществлял А. Н. Туполев. Руководителем всех работ по доводке самолетов, внедрению их в серийное производство и эксплуатацию был назначен Д. С. Марков, ведущим инженером по летным испытаниям – Е. К. Стокман⁷. Производство находилось под контролем Верховного главнокомандующего И. В. Сталина, поставившего задачу собрать первый самолет к декабрю 1941 г. и в дальнейшем выпускать по одной машине в день. 28 июля на заседании бюро Омского обкома ВКП(б) рассматривался вопрос об ускорении выпуска скоростными методами самолетов 103-У⁸.

Однако вскоре уже более или менее освоенные производственные площади пришлось отдать под размещение эвакуированного из Запорожья моторостроительного завода № 29, а взамен получить недостроенные корпуса автосборочного завода (филиал Горьковского автозавода) и завода автотракторных прицепов им. Коминтерна, а также территорию авиационных мастерских Омского аэропорта.

Завод возводили фактически на пустом месте. В условиях уже наступившей сибирской зимы шло возведение корпусов, монтирование оборудования, освоение новых сложных машин. Поступление рабочей силы происходило за счет школ ФЗО, пересыльных пунктов, госпиталей, вербовки из других областей путем вольного найма. К ноябрю 1941 г. работали все цеха, за исключением агрегатных, которые еще функционировали не в полном объеме. В труднейших условиях военного времени и становления объединенного предприятия 15 декабря 1941 г. состоялся первый полет головного самолета 102-В, который совершил летчик М. П. Васякин. Эта машина стала первым изделием Омского авиазавода № 166⁹.

В декабре 1941 г. в Омск был эвакуирован опытный авиазавод № 288 из г. Кимры Калининской области, который также вошел в состав завода № 166, однако вскоре был восстановлен и расположился на другой территории. К авиазаводу № 288 были присоединены выведенные из авиазавода № 166 опытный цех и КБ ОКБ-29 НКВД. Связано это было с тем, что основной задачей авиазавода № 166 было налаживание серийного выпуска боевых самолетов, строительство же новых опытных образцов машин, чем ранее занимались заводы № 156 и 288, не только не развивалось, но фактически было приостановлено. Это заставило директора завода А. В. Ляпидевского написать в Омский обком партии докладную записку, в которой он так характеризовал сложившуюся ситуацию: «...Базировать опытное производство на серийных заводах нельзя, так как серийное производство естественным ходом своей работы будет поглощать все мощности и площади опытного завода, что фактически произошло на заводе № 166. После переезда опытного завода № 156 в Омск из состава его центрального конструкторского бюро было выделено мощное конструкторское бюро (около 400 человек) на обслуживание серийного производства завода (КО Туполева); конструкторские работы по новым объектам ведутся в двух КБ общей численностью 170 человек. Все прибывшее с заводом оборудование, а также его кадры целиком перешли на завод № 166 и явились базой для создания серийного завода по строительству машины 103-У»¹⁰. Работы же по постройке привезенных из Москвы опытных машин «102» и «110», конструкции ОКБ НКВД, шли медленно, что

могло привести к моральному старению машины, не говоря уже о невозможности проектирования и закладки новых опытных объектов. Омский обком партии, основываясь на докладной А. В. Ляпидевского, обратился в ГКО с инициативой создания в Омске опытного самолетостроительного завода. Приказом замнаркома авиапромышленности А. С. Яковлева от 20 декабря 1941 г. в Омске был создан новый опытный завод, под производственные площади которого была передана (отнятая опять же у авиазавода № 166) территория бывших авиаремонтных мастерских ГУ ГВФ (в 1943 г. опытный завод № 288 был расформирован: конструкторский состав был переведен частично на завод № 22, частично в Москву на завод № 482 с образованием филиала ОКБ завода № 22).

Возвращаясь к авиазаводу № 166, надо отметить, что проблем в его работе хватало: не доставало производственных площадей и квалифицированных и неквалифицированных кадров, а главное – завод начал производство самолета ТУ-2, не имея его в производстве раньше. Все это объясняет, почему завод долгое время не выполнял плановые показатели. Его производственная мощность по существовавшей тогда оснащенности и трудоемкости составляла всего 0,25 машин в день¹¹. Тем не менее в конце февраля 1942 г. был выпущен первый серийный ТУ-2. Испытания проводили летчики Я. Г. Пауль и В. В. Карпов¹². Так как своего аэродрома завод не имел, то первое время выпускаемые заводом самолеты перегонялись по понтонному мосту через Иртыш на аэродром в г. Кировск. Позже под аэродром была приспособлена площадка за городским парком культуры и отдыха.

К апрелю 1942 г. на заводе имелось 5 самолетов, собранных и отправленных на летно-испытательную станцию для испытаний, 5 машин находилось на сборке, и имелся небольшой задел в отдельных цехах на 2–5 машин¹³. Только к началу августа 1942 г. была разработана серийная технология производства самолета и изготовлена вся трудоемкая оснастка, что позволило наконец-то решить задачу по выпуску одной машины в день. Началась работа по дооборудованию и оснащению завода на выпуск двух машин в день¹⁴. Однако в соответствии с решением ГКО осенью 1942 г. производство самолета ТУ-2 было законсервировано и начата подготовка к запуску в серийное производство самолетов-истребителей ЯК-7 конструктора А. Яковлева, а с января 1944 г. – ЯК-9У с мотором ВК-10А. Новая машина была собрана всего за 45 дней, а уже с марта 1944 г. завод наладил ритмичный выпуск машины¹⁵. В адрес заводчан неоднократно приходили письма с фронта с благодарностью за созданные самолеты: «139-й гвардейский авиационный Смоленский Краснознаменный полк, перевооружившись на самолет ЯК-9У, на

7 ноября произвел 433 вылета на сопровождение бомбардировщиков, прикрытие поля боя и не имеет ни одной потери в самолетах и летчиках. В период с 13 по 29 октября в напряженных воздушных боях с самолетами противника типа ФВ-190 и МЕ-109 полком сбито 24 самолета противника».

В 1944 г. Омский авиационный завод № 166 стал одним из передовых в отрасли. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 2 июля 1945 г. за образцово выполненные задания по производству боевых самолетов завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени, 321 работник завода и треста № 2 удостоены орденов и медалей¹⁶. Всего же за годы войны Омский авиазавод № 166 выпустил 78 пикирующих бомбардировщиков ТУ-2, 1405 истребителей ЯК-7 и около 2000 истребителей ЯК-9У, на которых воевали летчики многих прославленных частей ВВС СССР, а также французские летчики знаменитого полка «Нормандия – Неман»¹⁷.

¹ ГИАОО. Ф. П-17. Оп. 1. Д. 3323. Л. 84.

² Там же. Л. 56.

³ Там же. Д. 2995. Л. 10.

⁴ Там же. Ф. П-2401. Оп. 1. Д. 6. Л. 10.

⁵ Там же.

⁶ Производственное объединение «Полет» // Омская область в годы Великой Отечественной войны. Омск, 2000. С. 74.

⁷ ГИАОО. Ф. П-2401. Оп. 1. Д. 6. Л. 11.

⁸ Там же. Ф. П-17. Оп. 1. Д. 2609. Л. 8.

⁹ Производственное объединение «Полет»... С. 74.

¹⁰ ГИАОО. Ф. П-17. Оп. 1. Д. 2995. Л. 18.

¹¹ Там же. Ф. П-2401. Оп. 1. Д. 41. Л. 12.

¹² *Машкарин М. И., Яшин В. В.* Омское Прииртышье в истории одного дня: хроника событий (XVI–XX вв.). Омск, 1999. Л. 73.

¹³ ГИАОО. Ф. П-17. Оп. 1. Д. 3332. Л. 57.

¹⁴ Там же. Ф. 2401. Оп. 1. Д. 41. Л. 17.

¹⁵ Там же. Д. 55. Л. 4–5.

¹⁶ Омская область за 50 лет. Омск, 1985. С. 59.

¹⁷ Производственное объединение «Полет»... С. 74.