

В. М. ЛИХОДЕЙ

ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР

ХАРЬКОВСКОГО АВИАЦИОННОГО ЗАВОДА



Харьков — 2007

УДК 93 (09)
ББК 63.3 (2) 47
Р64

Над книгой работали:
Набор – Ю.Н. Русанова
Верстка – А. В. Павлов
Редактор – В.Е. Власко
Корректор – А.Б. Потапова

В.М. Лиходей

Главный конструктор авиазавода, Харьковский частный музей городской усадьбы, 2007.– 92 с.

ISBN 966-8246-69-2

Воспоминания Владимира Марковича Лиходея о совместной работе с главным конструктором Петром Дмитриевичем Грушиным на заводе № 135 (Харьковский авиазавод) в период с 1940 по 1942 годы. Это сотрудничество переросло в дальнейшем в совместную работу в НПО «Взлет» (г. Химки Московская обл.) и крепкую дружбу. В книге также идет речь о создании на Харьковском авиазаводе самолета Гр - 1 (истребитель дальнего сопровождения), о первых месяцах Великой Отечественной войны и трудностях эвакуации Харьковскового авиазавода в г. Пермь.

Книга рассчитана на любителей истории авиации.

Подписано в печать 2.04.2007 г. Формат 60х90/16. Бум. офсет.

Гарнитура Times New Roman. Усл. печ. л. 5,1.

Тираж: 300 экземпляров

E-mail: paf69@mail.ru
www.ysadba.rider.com.ua
Тел. (057) 756-79-50

ISBN 966-8246-69-2

© Мемориальный музей-квартира семьи Гризодубовых.

«Посвящается восьмидесятипятилетию Петра Дмитриевича Грушина, одного из плеяды талантливых конструкторов авиационной промышленности СССР».

«Мы являемся свидетелями необычайного явления, когда из студенческих кружков выросли конструкторские бюро, крупнейшие научно-исследовательские институты и высшие учебные заведения.»

«К 100-летию отечественного самолетостроения»

В начале августа 1940 года, перед заседанием парткома завода директор Харьковского авиационного завода Юрий Николаевич Карпов, сообщил о том, что на завод прибыл приказ Наркома Шахурина о назначении к нам Главным конструктором и начальником ОКБ завода Грушина Петра Дмитриевича. «Таким образом, – уже обращаясь ко мне, продолжал Карпов (я в то время, будучи членом парткома, отвечавшим за агитационно-массовую работу на заводе, был и секретарем партийной организации ОКБ), – опасение партийной организации опытно-конструкторского отдела завода, о том, что коллектив работает без перспективы, напрасны».

Информацию о Грушине Карпов имел весьма скудную. Было известно только то, что он в 1932 году окончил Московский авиационный институт и был оставлен в МАИ для научно-педагогической работы и руководил конструкторским бюро, создавшим под его руководством несколько типов самолетов.

Утром следующего дня я собрал членов партийного бюро, пригласил исполняющего обязанности начальника ОКБ С. И. Кузьмина, всех начальников конструкторских групп и начальника опытного производства Георгия Вигуру и сообщил им эту радостную весть.

Большинство это сообщение восприняли с выражением восторга, но были и такие, которые с беспокойством спрашивали, а не привезет ли Грушин своих начальников конструкторских

групп? Конечно, многое было не ясным, но нам оставалось только одно: ждать его приезда.

Тем не менее, я ссылался на опыт работы КБ И. Г. Немана в ХАИ, где работали конструкторами студенты последнего года обучения, преподаватели и инженеры только что окончившие институт, но при запуске в серийное производство самолета ХАИ-5 кое-что пришлось переделывать. Уверен, что перед отъездом в Харьков, Грушин обязательно встретится с П. О. Сухим и полюбопытствует, а что мы за народ? Видимо, Павел Осипович и рассказал, о давлении со стороны своих сотрудников, пока он не добился перевода своего КБ из Харькова в Москву. Мы же, за время работы в КБ П. О. Сухого, получили определенный опыт и нам нет оснований опасаться за свою судьбу. В общем, я как мог, пытался успокоить своих коллег.

После отъезда КБ Сухого в Подлипки, директор завода Ю. Н. Карпов приказом по заводу, временное исполнение обязанностей начальника ОКБ, возложил на Сергея Ивановича Кузьмина, бывшего преподавателя кафедры конструкций самолетов ХАИ, ранее работавшего в КБ Калинина К. А.

Для загрузки работой ОКБ завода Сухой оставил нам первый образец своего истребителя «Су-1» для доводки по уменьшению его веса. Этот самолет смешанной конструкции с мотором М-105П с двумя турбокомпрессорами, имел фюзеляж типа «монокок» деревянной конструкции и металлический центроплан с консолями. Вооружен он был пушкой калибра 23 мм, установленной в развале мотора, и двумя синхронными «ШКАС'ами». У Сухого мы все ходили в замах начальников групп, с сохранением прежних окладов. Я у Алыбина В. А. был заместителем по серии и занимался исключительно вооружением самолетов Су-2. Теперь имел задание со своей группой разработать замену «ШКАС'ов» на крупнокалиберные пулеметы Березина «БС-12,7». Часто по этому поводу выезжал в командировки в КБ Сухого, где меня принимали, как своего, и я всегда получал необходимую консультацию и помощь.

Мои коллеги работали над доработкой планера самолета Су-1, пытались сделать безцентропланное крыло и облегчали его

фюзеляж. Но прибавка веса конструкции при замене стрелкового вооружения усложняла нам задачу. Поэтому мы очень боялись, что Сухой уговорит Грушина продолжить эту, по нашему общему мнению, не перспективную работу.

Приезд Грушина на завод задержался до середины сентября. В один из дней Кузьмин вызвал к себе всех начальников групп и сообщил: «Только что звонила секретарь директора завода и сообщила, что к нам выехали Карпов и Грушин. Есть предложение, – продолжал он, – перейти в бывший кабинет Сухого и там ждать их приезда».

Директор представил нам главного конструктора, обращаясь к Грушину, добавил: «Вы уж с каждым руководителем подразделений КБ и опытных мастерских познакомьтесь без меня», – и, сославшись на заводские дела, уехал.

Петр Дмитриевич Грушин выше среднего роста, был строен, сухощав, с большой шевелюрой зачесанных на затылок светлых волос; на нем был, как тогда было принято, костюм военного образца песочно-сиреневого тона, гимнастерка под ремень, синие бриджи и хромовые сапоги.

Он заявил, что с собой никого не привез, потому что считает такую практику порочной, ибо нельзя игнорировать то обстоятельство, что у сформировавшегося коллектива руководители подразделений выдвигались в процессе самой работы.

«Что же, будем знакомиться», – сказал Петр Дмитриевич, обедая нас взглядом. Первым поднялся начальник группы фюзеляжа Иван Жиганов, сидевший крайним у стола. Он сказал, что до учебы в институте работал помощником паровозного машиниста в депо «Октябрь». Учась в ХАИ в составе бригады студентов пятого курса, под руководством заведующего кафедрой конструкции самолетов Иосифа Григорьевича Немана участвовал в проектировании и строительстве самолета ХАИ-5. Петру Дмитриевичу Жиганов явно чем-то понравился и он на листе бумаги, лежащим перед ним, сделал какую-то отметку. И действительно, через месяц он назначил Жиганова своим заместителем по КБ вместо Сергея Ивановича Кузьмина. «Когда главный конструктор завода Неман в сентябре 1936 года создавал на заводе

ОКБ, я, – продолжал Жиганов, – был назначен начальником конструкторской группы фюзеляжа. В этой роли я был и при главном конструкторе Дубровине Алексее Алексеевиче участвовал в запуске в серийное производство самолета ББ-1 (Су-2) Павла Осиповича Сухого. Когда же КБ Сухого летом 1939 года было переведено к нам на завод, и Сухой стал начальником ОКБ, я, как и все здесь сидящие, был назначен заместителем начальника группы фюзеляжа по серийному производству, так как руководство всеми конструкторскими группами Сухой сохранил за своими начальниками групп».

Построение информации Жиганова, её канва нам понравилась, и все выступали в таком же плане, кроме начальника ВМГ (винтомоторной группы) Вателя. Александр Юрьевич по возрасту и инженерному опыту работы был старше нас. Он работал в винтомоторной группе еще у первого главного конструктора Харьковского авиационного завода Константина Алексеевича Калинина.

По семейным обстоятельствам он не смог выехать с коллективом КБ Калинина в Воронеж и перешел на работу в СКО (серийно-конструкторский отдел) завода. По предложению Немана был переведен в ОКБ и назначен начальником группы ВМГ. Когда начальник группы общих видов Толя Рябоконь уже заканчивал свое сообщение, неожиданно для него и всех нас Петр Дмитриевич его спросил: «Какой у вашей группы фонд зарплаты и чем будет заниматься ваша группа, когда закончит в основном свою работу, выдаст другим группам габариты, весовые и другие исходные данные?». Отличаясь находчивостью и придерживаясь ранее освоенного студенческого правила: попав в затруднительное положение, лучше что-нибудь говорить, чем молчать, авось дойдешь до истины. Толя так и «поплыл по волнам» своих рассуждений. Моментально поняв затруднение, в какое попал Рябоконь, Петр Дмитриевич вспомнив, вероятно, свою педагогическую деятельность, вступил с ним в диалог и таким способом Толя «доплыл» к истине.

Мы, уже вооружившись самопишущими ручками, стали лихорадочно подсчитывать фонд зарплаты своих групп. Чего греха таить, мы никогда не задумывались над такими вопро-

сами, в институте нас этому не учили и на работе никто этого не требовал. Более того, каждый из нас всегда просил дополнительные к штатному расписанию должности, предпочитая иметь штатные мощности. Закончил Рябоконт тем, что подумает над тем, чтобы взять в группу дополнительно какую-либо конструкторскую разработку. В дальнейшем группа общих видов разработала конструкцию и выпускала рабочие чертежи на хвостовое оперение самолета Гр-1. Когда дошел черед докладывать мне, я рассказал, что учась в ХАИ на четвертом и пятом году обучения, в составе инициативной студенческой группы под руководством преподавателя кафедры конструкции самолетов Александра Алексеевича Лазарева, участвовал в создании и строительстве грузового десантного планерлета ХАИ-8, разработал все принципиальные и монтажные схемы его управления и выпустил все рабочие чертежи на управление бесхвосткой. После окончания учебы в ХАИ с апреля месяца 1936 года работал в СКО завода. В момент создания на заводе ОКБ меня Неман назначил начальником группы вооружения. Мне пришлось вместе с конструкторами группы переделать все вооружение на самолете ХАИ-5, забракованное на Государственных испытаниях. В этой же должности работал под руководством главного конструктора А.А.Дубровина. Далее, как и все мои коллеги, работал заместителем начальника группы по серийному производству в ОКБ Сухого. В конце своей информации доложил о составе своей группы и о слесарной бригаде вооруженцев опытных мастерских. Заключив тем, что я являюсь секретарем партийной организации ОМ (опытных мастерских) и членом парткома завода, где выполняю обязанности секретаря парткома по агитационно-массовой работе.

Когда завершал свое сообщение С. И. Кузьмин, исполнявший до приезда Грушина обязанности начальника ОКБ, Петр Дмитриевич сказал: «Как я понял, в ОКБ всегда была система повременной оплаты труда, но в таком случае скажите, какая при этом у вас на самолете ХАИ-5I была средняя стоимость одной форматки?» На этот вопрос ответить не смог ни Кузьмин, ни начальник планового отдела Кац, на которого вопросительно

глядел Сергей Иванович. Чувство их неловкости передалось и нам. Никто от нас таких подсчетов не требовал, и затратами мы не интересовались.

Грушин тут же распорядился, чтобы Кац и Кузьмин через трое суток подготовили проект приказа о внедрении в КБ сдельной оплаты труда работ по новому заказу. Завершая с нами свое первое совещание, Петр Дмитриевич заявил, что он наслышан о конструкторах ОКБ Харьковского авиационного завода. Затем в общих чертах рассказал о предстоящей работе ОКБ.

Это заявление нас взбудрило и вселило уверенность. Отпуская всех, он попросил задержаться начальника опытного производства Вигуру, Кузьмина и меня. Затем предупредил всех, чтобы были в группах, так как он с Кузьминым обойдут КБ, чтобы познакомиться с конструкторами. Мы договорились, что вечером, после его ознакомлением с КБ и опытными мастерскими, он бы ознакомиться с составом парторганизации и договорились о проведении партийного собрания.

Когда я появился в своей комнате, вокруг меня сразу же сгруппировались все работники группы. Вероятно и в других группах так же встречали своих начальников. Всех интересовало, какое задание привез с собой Грушин, а уж за тем, каков он? Надоело всем заниматься неперспективной работой, которую, уезжая, оставил нам П. О. Сухой – модификацией перетяжелённого, за счет выклеенного из шпона фюзеляжа, истребителя Су-1 (аналогично самолету Су-2) и не обосновано примененного центроплана.

«Будем проектировать, – сообщил я, – двухмоторный одноместный истребитель сопровождения. Для этого, – обращаясь к Косте Редченко, я сказал, – необходимо срочно разыскать, какая есть в техбиблиотеке, экспресс-информация о вооружении немецкого самолета «Мессершмитт-110». А каков Грушин сами сейчас увидите, он уже начал обход КБ и сейчас, вероятно, находится в соседней комнате у аэродинамиков и расчетчиков на прочность. Приведите в порядок свои рабочие места, особенно это касается Леонида Зеленского, у которого в ящике стола всегда ералаш, а ведь по этим признакам часто судят и о самом конструкторе. Проектировать новый самолет будем с примене-

нием системы сдельной оплаты труда, – продолжал я, – так что у некоторых из вас кончится привольная жизнь. Но подробно обо всем этом узнаем на партийном собрании, которое состоится послезавтра».

На партийное собрание пришли почти все работающие в КБ и опытных мастерских. Для этого была специально подготовлена высотная зона сборочной мастерской. Закончив с первым вопросом о приеме в партию одного из станочников механической мастерской, как положено, было предоставлено слово, вставшему на партийный учет, члену партии с 1931 года П. Д. Грушину.

Невозможно теперь воспроизвести дословно, что сказал Грушин, но смысл им сказанного был примерно таков: «Родился я в Приволжском городе Вольске в 1906 году. На Волге прошло мое детство и юношеские годы. Наша семья, состоящая из семи человек, на неравномерные заработки моего отца – плотника, жила довольно скудно. В первый год империалистической войны я начал учебу в трехклассной церковно-приходской школе. Затем был принят, во вновь созданное после Октябрьской революции, Вольское техническое училище, готовившее специалистов по слесарному и токарному ремеслу. Однажды мне в руки попал журнал, на одной из страниц которого был помещен заинтересовавший меня рисунок авиамодели и краткое руководство по её изготовлению. Восприняв от отца некоторые навыки столярного ремесла, используя его инструмент, я принялся за изготовление этой авиамодели. На первых порах меня постигали неудачи из-за не выдерживания требований центровки, но я не пасовал, а с ещё большей настойчивостью старался достичь нужных результатов. Когда у меня начались удачные пуски авиамodelей, возле меня начали группироваться мои соученики и таким образом образовался кружок энтузиастов. Руководство технического училища к нашему увлечению отнеслось с пониманием – оформили авиамodelный кружок при училище, а меня назначили его руководителем. Каждое воскресенье мы запускали несколько авиамodelей с бугра на просторы замерзшей Волги, и они привлекали внимание жителей Вольска. И такие воскресенья для нас и зрителей стали настоящими

праздниками. У каждой авиамодели стали появляться названия и между их авторами возникла соревновательность. Чтобы зафиксировать места приземления, вслед за летящей авиамodelью в окружении своры мальчишек устремлялись и мы. Под одобрительные возгласы любопытных зрителей города, собиравшихся на берегу Волги, гнавшиеся за авиамodelью, застревали в снегу, падали, схватывались и снова бежали.

Победитель чувствовал себя героем дня, и все мы возбужденные, усталые и радостные, сопровождаемые толпой, спешили в свое училище и тут же принимались за ремонт своих авиамodelей. Все кружковцы, в том числе и я, мечтали связать свою жизнь с авиацией. После окончания технического училища меня с аттестатом слесаря направили работать на цементный завод, находящийся в семи километрах от города Вольска. Чтобы жить у цементного завода и как-то организовать питание, нужны были деньги, которыми ни я, ни моя семья не располагали. И мне пришлось целый год ежедневно отмеривать семикилометровый путь на работу и домой, и в дождь, и зимнюю стужу. Узнав, что в городе Марксштадте вошел в строй вновь построенный завод по производству двухтактных дизелей, я уехал работать на этот завод. Так началась моя самостоятельная жизнь. Проработав два с лишним года на сборке дизелей, которые монтировались на специальные рамы для использования в сельском хозяйстве, я в 1926 году направил документы в Самарское летно-военное училище. И через некоторое время меня вызвали на медицинскую комиссию. Об этом стало известно на заводе, и молодежь провожала меня с добрыми напутствиями. Но произошло непредвиденное: обнаружив в моем слуховом аппарате какой-то дефект, комиссия меня забраковала. Посчитав неудобным возвращаться в Марксштадт, я уехал в Вольск. Поступил на кожевенный завод работать машинистом и принялся усиленно готовиться для поступления в ВУЗ». Слушая рассказ Грушина, я сидел и думал, как много общего у нашего поколения. Аналогичный случай был и в моей жизни; осенью в 1928 году перед окончанием работы и учебы в ФЗУ, поддавшись всеобщему призыву «молодежь на самолет», я тоже подавал документы в Чугуевское военно-летное

училище. Постигла и меня неудача – медицинская комиссия, обнаружила у меня, видимо от чрезмерного увлечения футболом, расширение сердца, и, как мне объяснили, оно у меня расположено в грудной клетке ниже, чем положено.

Грушин далее продолжал: «Узнав, что в Ленинградском политехническом институте имеется отделение по гидросамолестроению, я послал туда документы. Через некоторое время я выехал в Ленинград и в 1928 году стал студентом этого ВУЗа, чем был весьма доволен. Когда в Москве в 1930 году на базе авиафакультета МВТУ был создан Московский авиационный институт, нам было объявлено, что желающие могут перевестись в МАИ.

В числе группы студентов перевелся в МАИ и я. Когда я учился в МАИ, сбылась давняя мечта, я без отрыва от учебы окончил аэроклуб и получил аттестат пилота, охотно и часто летал в авиаотряде МАИ. Когда заведующий кафедрой конструкции самолетов института Д. П. Григорович создал в 1931 году студенческое КБ для конструирования из материала «энерж-6», цельнометаллического двухместного самолета «Сталь-МАИ», я вступил в это КБ. С 1932 года Григорович стал отвлекаться на другую работу, я практически стал руководителем КБ МАИ. После ухода в 1934 году Григоровича из МАИ, меня назначили главным конструктором».

Под руководством Грушина проводятся летные испытания самолета «Сталь-МАИ», и в 1935 году создается авиетка под названием «Октябренок». В 1937 году был спроектирован и построен самолет «Штурмовик-тандем», (МАИ-3), а в 1939 году ближний бомбардировщик «ББ-МАИ», первый в Европе с шасси с передним колесом. «Летные испытания самолета «ББ-МАИ» были прерваны в связи с моим назначением, – продолжал Грушин, – главным конструктором Харьковского авиационного завода».

Так подробно все было изложено, и его сообщение было принято к сведению. Сразу же перешли к обсуждению основного вопроса: о создании дальнего истребителя сопровождения. В начале своего сообщения Петр Дмитриевич сказал, что его задержка с приездом на завод была вызвана тем обстоятельством, что готовилось постановление Совмина и приказ наркома. Но

как только все определилось, он сразу же выехал в Харьков. Будем проектировать и строить двухмоторный одноместный истребитель дальнего сопровождения, типа немецкого самолета «Мессершмитт-110». Он прочел целую обзорную лекцию по обоснованию иметь в наших ВВС такой самолет. «Как я сказал, мы еще не имеем приказа и нет ещё и ТТТ (Тактико-технических требований) на такой самолет, но многое мы можем предвидеть и, не ожидая этих директивных документов, мы приступим к подготовительным работам. Сложность нашего задания будет заключаться в том, что двухмоторный самолет должен быть с небольшими, сравнительно, габаритами, следовательно, с большой удельной нагрузкой на крыло и с энерговооруженностью, соответственной современному истребителю. Это же потребует при проектировании выдерживать всеми конструкторскими группами жесткие требования, которые будут им выданы по весовым лимитам. С самого начала проектирования межагрегатная увязка и внутриагрегатная компоновка, должны базироваться на плазово-шаблонном методе. Технологичность конструкций должна быть такая, чтобы при изготовлении не требовалось применения специального оборудования и при этом обеспечивалась высокая производительность. Поэтому, технологическому контролю чертежей будет уделяться большое внимание. Не все крупногабаритные детали самолета мы сможем изготовить на оборудовании нашей механической мастерской. Достигнута договоренность с директором завода, что такие детали, как амортистойки шасси, пневмоцилиндры и др. будут изготавливаться в цехах завода, поэтому и технологический контроль чертежей этих деталей и узлов, в которые входят эти детали, будут осуществляться технологами отдела главного технолога завода. Нам предстоит, – продолжал Петр Дмитриевич, – осуществить огромный объем работ: выпустить чертежи на макет самолета и изготовить его, для статических испытаний изготовить планер самолета, мотораму, амортистойки шасси и другие узлы по перечню, ну и, конечно же, опытный летный образец самолета, и все это необходимо сделать в довольно жесткие сроки.

Кроме этого в проекте приказа указано, что работа будет выполняться на конкурсных условиях. По этим же ТТТ будут проектировать самолеты еще два КБ. Первое – под руководством, всем вам известного авиаконструктора Н. Н. Поликарпова, и другое КБ, возглавляемое А. И. Микояном». После этих слов начальник группы крыла Белостокский не выдержал и даже «крякнул». И все, видимо, не только я, подумали; «А выдержим ли мы конкуренцию с такими опытными конструкторами, какие в этих КБ»? Ведь мы прекрасно знали историю КБ Поликарпова. Его знаменитый разведчик Р-5, который с 1929 года по 1935 год находился в серийном производстве, все эти годы был лучшим самолетом этого класса в Европе. А, находясь на первой производственной практике на авиазаводе № 1, я в слесарно-сборочном цехе летом 1931 года паял соты маслорадиатора для поликарповского истребителя И-5 и участвовал в изготовлении колес для шасси этого самолета. Знали мы и то, как было создано КБ Микояна. В конце 1939 года из КБ Поликарпова была выделена часть конструкторов его заместителю Микояну, которые под руководством Артема Ивановича и Михаила Иосифовича Гуревича продолжали работать над проектом самолета-истребителя «К», эскизный проект которого был разработан Поликарповым и в дальнейшем получил название «МиГ-1».

Таким образом, нам предстояло соревнование с самыми опытными конструкторами страны, создавшими целое семейство истребителей для наших ВВС. «Считаю, – сказал Петр Дмитриевич, – что без сдельной системы оплаты труда конструкторов, мы с этой задачей не справимся, поэтому завтра мною будет подписан приказ о введении сдельной оплаты труда в КБ и будет сообщен номер заказа на работы по новому заданию». Закончив свою информацию, Петр Дмитриевич предупредил, что поскольку после собрания он приглашает к себе всех начальников групп, для получения предварительных заданий, специфические вопросы нужно передать своим начальникам групп, и они получают надлежащие разъяснения.

Сейчас же можно задавать вопросы общего порядка и вопросы, связанные с организацией работ. Был задан вопрос, будем ли

продолжать работы по истребителю Су-1? К всеобщему удовлетворению Петр Дмитриевич сообщил, что он уже дал указание товарищу Вигуре приступить к консервации и самолета Су-1 и его мотора. И, упаковав в контейнер, отправить их в КБ Сухого. Поднимался вопрос об обеспечении всех конструкторов кульманами, о дооборудовании механических мастерских некоторыми станками. Было объявлено, что завод окажет нам помощь в изготовлении ступелей, центроплана и фюзеляжа самолета.

С приподнятым настроением уходили люди с собрания. Чувствовалось, что народ истосковался по настоящему делу. Первыми приступили к работе в группе общих видов. Петр Дмитриевич все свое время проводил в этой группе, вход в которую кроме работавших, был разрешен только начальникам групп. Через некоторое время по чертежам этой группы приступили к изготовлению модели самолета Гр-1 для ЦАГИ. После утверждения главным конструктором компоновки самолета, группой общих видов были выданы весовые лимиты для конструкторских работ.

Началась же работа с выпуска чертежей для изготовления макета самолета. Работали ежедневно до 23 часов, причем я и другие начальники групп не заставляли и не просили своих конструкторов так работать. Мы просто сами так работали, не считаясь со временем и ведущие работники групп нас поддерживали. Как-то само по себе образовались и вошли в систему довольно частые вечерние беседы Петра Дмитриевича со мной. О работе КБ и ОМ и о том, какими мероприятиями партийной организации ОКБ закрепить и развить энтузиазм работников.

Примерно через месяц Петр Дмитриевич поведал мне, что его жена Зинаида Захаровна после окончания МАИ уже несколько лет работает в КБ Ильюшина в группе расчета самолета на прочность. Установившиеся между нами взаимоуважительные, товарищеские отношения, позволили как-то незаметно в обращении друг к другу перейти на ты.

Когда развернулись проектные работы, то стало ясно, что при всем своем старании Сергей Иванович Кузьмин не смог скоординировать работу групп, не сумел найти должных,

деловых контактов с начальниками групп, что особенно четко проявилось при увязке монтажей различных групп на макете самолета.

После обсуждения этого вопроса на заседании партбюро, главный конструктор произвел перемещение. Так прежде не бывало, чтобы предварительно предстоящая перестановка работников по должности обсуждалась на партбюро. Не только среди коммунистов, но и среди беспартийных это событие было положительно оценено всеми, и это, естественно, прибавило авторитет и уважение к главному конструктору.

Начальником КБ был назначен Иван Жиганов. Сергей Иванович Кузьмин возглавил группу расчета на прочность. Бывший паровозник до учебы в ХАИ Жиганов был грубоват и прост в обращении, пресекал всякие ненужные разговоры и дискуссии, потребовал выполнения его указаний и быстро навел порядок. Жиганов хорошо дополнил очень вежливого Петра Дмитриевича, который, однако, не прощал промахов и ошибок в работе, но попадало провинившемуся в другой форме.

Как-то Белостоцкий принес Грушину на подпись чертежи кронштейнов элеронов крыла, Петр Дмитриевич обратил его внимание, что кронштейн очень мощный и спросил: «Кто произвел прикидочный расчет на прочность и кто проверил?». Белостоцкий ответил: «Считал конструктор, назвал его фамилию, а проверила Алпатова из группы прочности». Петр Дмитриевич усомнился и приказал принести ему расчет на прочность, в котором он сразу же обнаружил, что шарнирный момент задан неправильно, завышен на порядок. Естественно возник вопрос, почему взят такой величины шарнирный момент. Белостоцкий заявил, что величину шарнирного момента выдала группа общих видов. Видимо, желая из педагогических соображений использовать этот случай и преподнести предметный урок для всех свидетелей этого разговора, Грушин предложил пойти в комнату общих видов и там закончить все разбором.

Толя Рябоконт по натуре жизнерадостный и бойкий парень, начал докладывать, что все правильно, величина шарнирного момента взята из отчета по продувке модели и в подтверждение

своих слов показал кем-то, принесенный отчет ЦАГИ. Тогда Петр Дмитриевич учинил Рябоконию целый экзамен, в процессе которого Толя схватился за голову, воскликнул: «Да, конечно же, здесь ошибка, машинистка не там поставила запятую, в результате чего значение шарнирного момента оказалось на порядок больше действительного».

Мы уже заметили одну из особенностей Грушина, он часто очень удачно и к месту применяет сравнения или афоризмы. Обращаясь к работникам группы общих видов, он сказал: «Вы, как утята, которые, что им не брось, все глотают». Затем, обращаясь ко всем, Грушин обратил внимание на то, как допущенная такая невнимательность может повредить делу. «Я думаю, что всем причастным понятно, что перевыпуск чертежей не должен сорвать наш график работ», – заключил он.

В этот же день был исправлен расчет на прочность и те, кто заходил поздно вечером в группу крыла видел, как работники группы общих видов во главе с Рябоконею по своей инициативе помогали конструкторам выпускать новые чертежи.

На следующий день утром главный конструктор подписал эти чертежи. Конечно, можно было достигнуть таких же результатов и другим путем, с другим предложением, учинить разнос сначала Белостоцкому, а затем, разобравшись, Рябоконию, было бы затрачено много нервной энергии и времени. Но вследствие невнимательности исправлялось бы без взаимопомощи, не дружно, возможно в условиях нервозности и неприязни, а возможно и озлобленности.

Происшедшее в тот же день стало известно всем работникам ОКБ и по этому поводу долго еще подшучивали над Рябоконею. Вот так реагировать и таким способом разрешать подобные ситуации было в стиле работы Грушина и от этого не было вреда делу, но он выигрывал как руководитель. Не прошло и месяца, как он приступил к работе, но завоевал всеобщее уважение и авторитет.

Работа подвигалась успешно. Вот и готов макет самолета и вызвана из ВВС макетная комиссия. Макетная комиссия прибыла во главе с начальником ГК НИИ ВВС Филиным А. И.,

от которого мы узнали, что у Поликарпова они макет самолета уже приняли. Наш макет был тоже принят с небольшими переделками. Об одной такой небольшой переделке спустя много лет, вспоминал конструктор группы фюзеляжа Алексей Ткаченко: «Наш фанерный красавец Гр-1 предстал перед глазами председателя макетной комиссии генерал-майора авиации Филина Александра Ивановича. Сначала был наружный осмотр, затем он влез в кабину, сел в кресло летчика и начал присматриваться к приборам, примеряться к рычагам управления, тумблерам и кнопкам. То, что ему не нравилось, он отламывал и выбрасывал, мы молча следили за полетом выбрасываемых деталей. Наконец, когда дело дошло до наружного обзора летчика, он потребовал для его улучшения изменить носовую часть фюзеляжа. Вылез из кабины и говорит: «Вот когда доработаете все это, позвоните мне в гостиницу и я приеду». Дело было уже во второй половине дня, но главный конструктор не собирался доработку откладывать. Начальнику группы фюзеляжа С. И. Ляшко были даны соответствующие указания и работа закипела. Сначала новую конфигурацию носовой части выложили по плазу, и главный конструктор её утвердил. Тем временем рабочие поперечной пилой отпилили переднюю часть фюзеляжа у самой броневой плиты. Почти вся группа конструктор вместе с рабочими трудились всю ночь, и к утру работа была закончена. Когда об этом утром сообщили по телефону Филину – он не поверил. Но, приехав и убедившись в столь быстром устранении его замечаний, подписал акт об утверждении макета.

По моей группе вооруженец, член комиссии, потребовал кроме электрокнопочного управления перезарядкой «ШВАК'ов» и «ШКАС'ов» ввести еще и механическую тросовую перезарядку. До прибытия макетной комиссии мы, конечно, выпускали и запускали чертежи самолета в производство, но Грушин был недоволен и нас торопил. Петр Дмитриевич часто приезжал задолго до начала работы и всегда что-то прикидывал на бумаге или вычерчивал на чертежной доске, которая стояла в его кабинете. Однажды я приоткрыл перкалевое полотно, закрывавшее лист ватмана и увидел на нем, конструкторскую разработку

оригинального узла стыковки лонжеронов крыла с лонжеронами центроплана, у которых полки лонжеронов, имея поперечные гребенки, входили одна в другую и стягивались поперечными болтами, работавшими на растяжение. Такая конструкция обещала большой выигрыш в весе. Следует сказать, что многие ответственные узлы самолета разрабатывались главным конструктором.

Как-то утром я приехал до начала работы, чтобы проверить и подписать чертежи. Увидев меня, Грушин пригласил к себе в кабинет. «Я вот все думаю, – сказал он, – что бы предпринять, чтобы ускорить выпуск чертежей и как-то заинтересовать технологов завода, чтобы они приезжали на просмотр чертежей по первому звонку. Вот Белостокский сегодня третий день ждет технологов для просмотра чертежей лонжеронов крыла. Я вынужден был вчера вечером звонить Карпову, но нельзя же каждый раз звонить директору. Слушай, – продолжал он, – что если я предложу тебе, а затем и другим начальникам групп продолжить работу на таких условиях. Исходя из установленной трудоемкости и сроков на выпуск всех чертежей, я выделю на твою группу определенную сумму денег. Меня не будет интересовать, каким количеством конструкторов ты будешь выполнять эту работу. Из этой суммы денег ты ежемесячно выплачиваешь оклады участникам работ и доплаты за сверхсрочные. После выполненной работы у тебя останутся сэкономленные деньги. Десять процентов из этих денег я забираю себе для погашения расходов на возможный брак в производстве по вине чертежей. Половину оставшейся суммы денег я разрешу выплатить тебе, а вторую их половину ты распределишь между участниками с учетом сложности выполненной ими работы. При этом каждому из вас никаких ограничений в выплате даже нескольких окладов не будет». Немного подумав, я сказал, что можно попробовать. Петр Дмитриевич пригласил начальника планового отдела и главного бухгалтера ОКБ и при них повторил ранее мне изложенные условия работ, которые он решил предложить всем начальникам групп. Как и следовало ожидать, главный бухгалтер попросил Грушина все это оформить распоряжением по ОКБ. Установили для группы вооружения сумму денег.

Так впервые в жизни я стал казначеем, что меня даже взволновало. В обеденное время я задержал тех инженеров-конструкторов, на которых мог положиться. Изложил им суть предложения главного конструктора. После некоторых колебаний они согласились работать на предложенных условиях. Решили детализовщиков и техников-конструкторов откомандировать в отдел кадров завода для использования их в работе СКБ, а чертежи на детали, выпускать самим. В группе оставили только одну самую квалифицированную копировщицу, с которой я затем переговорил, и она согласилась одна выполнить весь объем работ.

Через три дня я дал Грушину ответ, что определенная мною группа конструкторов готова работать на таких условиях.

После этого мы решили собрать всех начальников групп и на этом совещании Петр Дмитриевич выступил с таким же предложением. Тут же было сказано, что группа вооружения согласна работать на таких условиях, а начальник планового отдела Кац изложил, какие лимиты получает группа, и в какие сроки должна быть выполнена работа. На этом же совещании работать по такой системе изъявил согласие начальник группы шасси Александр Агроник, остальные пообещали подумать и дать ответ в конце дня.

Работникам группы общих видов было предоставлено право, по договоренности, получить работу в любой группе при снятии их с табельного учета на время выполнения таких работ.

Надо сказать, что существовавшая в ОКБ завода сдельная оплата конструкторских работ способствовала высокой производительности труда, кроме того, мы никого не заставляли работать сверхурочно, но почти все работали полторы смены и более. Как правило, все конструкторы уезжали домой не раньше 22-х часов

Когда же через два, а некоторые группы через три дня начали работать по новой системе, то интенсивность труда возросла еще больше. Чертежи интенсивным потоком хлынули в производство. Порядок технологического контроля чертежей был таким: если детали, узлы и агрегаты изготавливались в мастерских опытного производства, то технологический контроль проходилась нашей

группой технологов, работавшей под руководством Бадаева; чертежи на изготовление деталей и узлов в основном производстве смотрели технологи технологического отдела завода, они же и сопровождали их в производстве. Теперь не нужно было по несколько раз звонить в технологический отдел завода, чтобы приехали технологи, они теперь сами были заинтересованы в этом просмотре и звонили сами, спрашивая, когда и кому приехать. Потому что начальники конструкторских групп за просмотр чертежей выписывали им наряды, по которым в кассе завода они получали наличными.

О такой форме оплаты технологам завода Грушин договорился с Карповым, который много уделял внимания опытному производству, всячески содействуя изготовлению деталей и узлов в цехах завода. Основное же изготовление деталей, узлов, агрегатов, сборка агрегатов и первого опытного образца самолета для статических испытаний производилась в мастерских опытного производства.

В опытном производстве были: токарная мастерская с достаточно большим комплектным парком оборудования, мастерская дуралевых работ, мастерская слесарно-сварочных работ, деревообделочная мастерская, мастерская изготовления агрегатов самолета, сборочный цех с маляркой, была своя термическая мастерская и кузница, что обеспечивало замкнутый цикл производства.

Уникальные и габаритные узлы и детали для фюзеляжа, центроплана крыла, для шасси и ВМГ (винто-моторной группы) изготавливались по заказам в основном производстве завода. Общее руководство участками опытного производства, а также размещение заказов в основном производстве и отслеживание их исполнения возлагалось на начальника опытного производства Жоржа Вигуру, который хорошо справлялся со своими обязанностями.

Участками (мастерскими) опытного производства руководили практики высокой квалификации, но все они были разные и интересные люди.

Вот, например, руководитель участка дуралевых работ Куц, всегда серьезный сосредоточенный человек, когда особенно сам занят выколачиванием обшивки замысловатой формы, или когда

внезапно прекращает чью-нибудь работу в тот самый момент, когда удар пневмо-молотка «Беше» даст выпучину или хлопун. Но руководитель участка изготовления агрегатов самолета – Жуликов наоборот всегда улыбочивый и веселый человек, даже в такие минуты, когда однажды Карпов, проверявший работу участка, взял в руки чей-то наряд и воскликнул: «Так это же жульничество!»». И обращаясь к начальнику участка, спросил: «Как Ваша фамилия?» «Жуликов», – ответил тот с улыбкой до ушей. Общий хохот разрядил обстановку.

А чего стоил Яша Дублин – руководитель малярных работ. Он с таинственным видом объяснял малярам, как надо шпатлевать или полировать крыло, внушая всем, что только ему известны секреты высшего малярного искусства. Непременно всегда выступавший на всех собраниях, нисколько не смущался тем, что свои мысли излагал криво. Как-то на одном из собраний он сказал: «Она нас путает, она нам мешает». И когда кто-то из присутствующих спросил: «Не ясно, кто она?». «Плановый отдел», – невозмутимо ответил Дублин. После этого собрания долго афоризм «она нас путает, она нам мешает» был у остроловов на вооружении.

А вот Андрей Мордвинов – мастер вооруженцев, был хитрым и ушлым, он всегда при случае устраивал моим конструкторам своеобразный экзамен.

Как-то прибегает в комнату группы Леня Зеленский (закончивший моторный факультет ХАИ, пожелавший стать вооруженцем) и, обращаясь ко мне, говорит: «Володя, Мордвинов отказывается делать деталь по чертежу, говорит, что из такой развертки деталь не получится». Полагая, что в спешке я подписал Зеленскому чертеж, содержащий ошибку, я его проверил и сказал: « «Иди и скажи, чтобы Мордвинов не выдумывал, деталь получится». Но и это не помогло и мне самому пришлось пойти в мастерскую. Андрей, обращаясь ко мне, сказал, что чертеж надо исправить. Я молча снял с вешалки чью-то спецовку, одел и приступил к изготовлению детали.

Все прекратили работать и сгрудились возле верстака, где я работал. Следует сказать, что до учебы в ХАИ, я имел четы-

рехлетний рабочий стаж. Когда в 1929 году, я вступал в ряды коммунистической партии, то работал слесарем пятого разряда в Основьянском паровозном депо (теперь локомотивное депо им. Кирова в Харькове).

Когда Мордвинов, внимательно наблюдавший за моей работой, увидел, что деталь получается, он все обернул в шутку, оттеснив меня от верстака, взял в руки незаконченную деталь. Лёня был посрамлен за то, что не сумел доказать, что чертеж правильный. Это не значит, что в наших чертежах не было ошибок, их стало еще больше, когда приступили к выпуску чертежей по новой системе оплаты. Тем более, что через нашу немногочисленную группу контроля проходили проверку только установочные чертежи, проверялась их увязка с местами установки.

При первых же обходах производственных участков Грушину стало известно, что неувязок и ошибок в чертежах стало больше. Кроме того, он установил, что никто не определил разумную последовательностью изготовления деталей и узлов и не следит за этим. Все происходит стихийно, делается в первую очередь то, что полегче и повыгодней, поэтому изготавливаемые узлы идут на полку, а не в монтаж или сборку.

Досталось Вигуре и начальникам мастерских, они пообещали принять меры. Со стороны производителей поступили жалобы на конструкторов, что те, получив 90% оплаты за выпущенные чертежи, не очень заинтересованы получать оставшиеся 10% после изготовления деталей и узлов, на вызовы плохо реагируют.

В это же утро меня пригласил Петр Дмитриевич и высказал по этому поводу свою озабоченность. Мы, конечно, до конца все не продумали, когда говорили об ускорении с выпуском чертежей, в конечном итоге нам нужны узлы и агрегаты, поэтому надо эту систему оплаты распространить и на производственную часть, сделав её сквозной, комплексной. «Слушай, а что если тебе подчинить оружейную мастерскую, – предложил Грушин, – выдать тебе лимиты на изготовление узлов и их монтаж, ведь только ты лучше знаешь в какой последовательности их нужно изготавливать, а, следовательно, в какой последовательности тебе будут необходимы услуги по изготовлению механических деталей для этих

узлов. Ведь Вигура, сколько бы я его не гонял, с этим делом не справится, но координировать по поступившим заявкам обеспечение услуг он сможет. Как, справишься ещё и с Мордвиновым, будет он тебя слушаться?», – спросил Петр Дмитриевич.

«С Мордвиновым у меня отношения больше, чем хорошие, слушаться он меня будет, тем более, что у меня будут и деньги, а если его народ узнает, что изготавливая узлы к сроку, можно и хорошо заработать, то работать будет здорово», – сказал я.

«Давай соберем партийное бюро, – предложил Грушин, – и обсудим сложившуюся ситуацию, а ты поддержи мое предложение в части руководства оружейной мастерской. Я полагаю, что Белостокский, если захочет, то вполне справится с такой же производственной работой. До бюро я с ним обязательно поговорю», – пообещал Грушин.

Вечером состоялось партийное бюро, на которое были приглашены Жиганов, Вигура, начальник планового отдела Кац, все начальники групп и производственных участков. После информации Грушина я взял слово и, согласившись с предложением Петра Дмитриевича, взял на себя дополнительную обязанность по руководству работами в мастерской.

Белостокский последовал моему примеру. Вигура был очень доволен и тоже выступал в поддержку этого предложения. Решением бюро Жиганов Вигура и Кац были обязаны в течение трех суток подготовить проект приказа главного конструктора, определяющий дальнейший порядок работ в опытном отделе завода.

Такая же дружная работа с производственниками закипела и у групп крыла, фюзеляжа и управления.

Были составлены графики изготовления узлов для всего самолета, из которых Вигуре стало ясно, что наша токарная мастерская не способна в требуемые сроки обеспечить мастерские механическими деталями, и он сразу же поехал на завод к начальнику производства Лазареву Александру Алексеевичу договориться о дополнительном заказе.

Все производственные участки опытного производства заработали с небывалым подъемом. Подгонять никого не было необходимости, потому что выполнение работ в сроки указанные

в графиках, за которыми следил диспетчер, давали право получить хорошие деньги. В ноябре привезли два комплекта лонжеронов центроплана и крыльев, которые из-за особенности их конструкций изготавливались в одном из агрегатных цехов завода.

Надо отметить, что стыковочные узлы этих лонжеронов были оригинальной конструкции. По предложению Грушина торцы верхних и нижних полок лонжеронов имели поперечно расположенные гребенки, на них накладывались заусованные штанги, на утолщенном конце которых имелись проушины стыковочных узлов, а на штангах имелись тоже гребенки такого же шага.

Эти гребенки стягивались вертикально расположенными болтами, работавшими только на растяжение, поэтому их было мало. Проведенный после статических испытаний сравнительный анализ с такими же узлами самолета «Ме-110» показал, что узлы нашего самолета были намного легче.

Я работал с очень большой нагрузкой. Кроме основной работы читал лекции в ХАИ, на которые разрешение я получил еще у Сухого, подтвержденное затем Петром Дмитриевичем. Руководил партийной организацией опытного производства, почти каждый день в обеденный перерыв или к концу рабочего дня мне нужно было бывать в парткоме завода, где я, согласно плана работы парткома, как не освобожденный секретарь парткома по агитационно-массовой работе, должен был проводить соответствующие мероприятия. Но свой рабочий день неизменно, кроме тех вечеров, когда были заседания парткома, я заканчивал на своей основной работе.

Вспоминая те времена, самому не верится, как же хватало мне сил, и как же я везде успевал? Правда, последние месяцы 1940 года, работали по графику. И в воскресенье могли уже не работать. В такие воскресенья мы с Люсей поднимались как на работу и почти бегом устремлялись к поезду на станцию Левада и ехали на Основу, где жила моя мама и брат Александр. После завтрака брали коврик, книги и уходили на стадион. Располагались на траве в тени от тополей и блаженствовали до обеда, а к вечеру снова на поезд и уезжали на Каплуновскую, где тогда жили.

После таких дней отдыха делились впечатлениями, а Петр Дмитриевич рассказывал об охоте с Иваном Агеевичем (ночным дежурным по заводу), не менее его страстным охотником.

Привычный ритм моей жизни чуть было не изменился. В конце 1940 года в Харьковском горкоме партии, (где меня знали как участника в работе комиссии по проверке завода № 75, который тогда плохо выпускал двигатели для танков Т-34), была учреждена должность секретаря горкома партии по авиации.

Попытки взять на эту работу секретаря парткома и парторга ЦК ВКП/б/ на нашем заводе моего «однокашника» Обозного, не увенчались успехом. ЦК партии на это не дал согласия. Тогда взялись за меня. Я, конечно, возражал и согласия не давал, но меня непрестанно вызывали то в горком, то в обком партии. Только после посещения Карповым и Грушиным первого секретаря Харьковского горкома партии тов. Епишева, меня оставили в покое. Тогда принялись за Вигуру, он тоже отказывался и изворачивался как мог, пока снова Карпов и Обозный при посещении горкома партии сумели доказать, уход Вигуры может отрицательно сказаться на выполнении задания опытным производством по изготовлению опытного самолета Гр-1. После этого секретарь горкома обязал Обозного и Карпова в течение трех дней рекомендовать достойную кандидатуру на эту работу из состава партийной организации завода.

Они в свою очередь навалились на меня и Петра Дмитриевича с требованием подобрать такую кандидатуру из партийной организации опытного отдела, чтобы партком мог её поддержать.

В машине по пути в ОКБ обсуждаем возможные кандидатуры, однозначно решаем, нужно поговорить сначала с Боровлевым, затем с Бадаевым, и если один и другой откажутся, то тогда придется говорить с Белостоцким. Неожиданно для нас Боровлев дает согласие и мы его направляем в партком завода. Сразу же позвонил Обозному и рассказал ему о разговоре с Боровлевым. Он с кандидатурой Боровлева тоже согласился.

Так Георгий Боровлев попал на партийную работу и стал секретарем Харьковского горкома партии по авиации. Надо сказать, что у него дела на новой работе пошли неплохо. Впоследствии

Бадаев тоже попал на партийную работу, закончив предварительно Высшую партийную школу при ЦК ВКБ/б/, около года был секретарем парткома Харьковского завода «Серп и Молот». Со временем он сам, да и в горкоме партии поняли, что призвания для руководящей партийной работы у него нет, и он снова возвратился к инженерной работе на нашем заводе.

Смелое решение Грушина, о внедрении в практику новой системы материального поощрения за выполненные работы в очень короткие сроки, без ведома и разрешения 6-го Главного управления Наркомата, совершило чудо. Мы успешно заканчивали 1940 год. Работы шли с опережением графика, заканчивалось изготовление агрегатов планера для статических испытаний.

В первом квартале 1941 года мы приступили к стыковочным работам агрегатов планера и сборке самолета. К 1 Мая наметили закончить монтажи винто-моторной группы, которые велись с макетными моторами М-37, и поставить самолет на шасси, но, к сожалению, этому не суждено было совершиться.

Мы с нетерпением ждали боевых моторов М-37 с завода № 24. Наконец, где-то в начале апреля прибыл первый мотор. Буквально за двое суток под руководством начальника ВМГ Александра Юрьевича Вателя был снят правый макетный мотор и поставлен боевой. Прошла неделя ожидания, но второго мотора нет и телефонные звонки на моторный завод остаются без результатов. Тогда Грушин принимает решение: командировать на моторный завод Капустянского /был такой зам. начальника ОКБ по снабжению/. Прибыв через день из Москвы, Капустянский доложил Грушину, что предназначавшийся для нашей машины мотор отправлен в КБ Яковлева.

Случилось так, что я присутствовал, когда Петру Дмитриевичу об этом докладывал Капустянский и видел, как угнетающе на него подействовало это сообщение, и он растерянно смотрел то на меня, то на Капустянского.

Грушин по натуре кристально честный и порядочный во взаимоотношениях. В его сознании не укладывалось, что могла совершиться такая несправедливость. Я посоветовал ему поехать к Яковлеву, который был тогда заместителем Наркома. Убеждал

Петра Дмитриевича, что, возможно, все это произошло без ведома Яковлева. Мой совет: позвонить начальнику главка Шишкину был отвергнут. Как и каждая неприятная новость, эта с быстротою молнии разнеслась по ОКБ и в коллективе возникли нездоровые, упадочнические настроения. Коллективу ОКБ однажды уже пришлось пережить нечто подобное, когда так неожиданно для всех Неман был освобожден от работы главного конструктора, но тогда мы были беспомощны что-либо предпринимать. Уж очень много мы вложили труда, можно сказать часть жизни в эту работу, чтобы смириться с тем, что все это так просто должно погибнуть.

Мне было ясно, что сложившаяся ситуация для меня, как секретаря партийной организации, должна стать проверкой моей зрелости. Если я ограничусь только разговорами с главным конструктором, или дачей советов, а сам ничего не сделаю, то мне этого не простят ни коммунисты, ни коллектив отдела.

В конце дня Петр Дмитриевич уехал на завод к Карпову, а я решил поехать в Горком партии, ведь там теперь есть секретарь горкома по авиации да еще наш товарищ.

Когда о случившемся, я все рассказал Боровлеву и услышал его реплики: «да что ты, да как же это так», но при этом он не обещал даже что-либо предпринять, то понял, что Жора еще не осознал, какой пост доверила ему партия, а вел себя все еще, как начальник группы. От него я решил пойти к Чураеву, ничуть не смущаясь, что от секретаря горкома иду к заведующему промышленно-транспортным отделом горкома партии, но я был уверен, что у этого энергичного, настойчивого человека дела, который смело вступает в контакт с вышестоящими руководителями, я найду поддержку и решение вопроса. В своих предположениях я не обманулся.

Выслушав меня, Виктор Михайлович поднялся, хотел подняться и я, но он сказал: «Ждите меня здесь». Отсутствовал он минут 30-40 и, возвратившись, спросил: «Где сейчас Грушин?» Я ответил, что он должен быть у директора. «Его сейчас вызовет Первый секретарь Обкома партии Епишев, думаю, что все будет в порядке», – заключил Чураев.

На следующий день утром Петр Дмитриевич с приподнятым настроением рассказал, как он был у Епишева. Епишев попросил Грушина рассказать, как идут дела с выполнением правительственного задания по постройке опытного самолета Гр-1. Петр Дмитриевич все подробно изложил, и когда дошел до того, что на самолете левый мотор пока еще макетный... «И вы не знаете, когда у Вас будет летный мотор, так, товарищ Грушин?», – перебил его Епишев. Не стесняйтесь, говорите, ведь у Вас летный мотор отобрали?». «Да, почему-то он попал к Яковлеву. Выяснением этого вопроса я сейчас занимаюсь», – ответил Петр Дмитриевич. «Вам должно быть известно, что Обком партии обязан контролировать работу ОКБ и отвечает перед ЦК за выполнение в срок этой работы, поэтому мы сейчас об этом доложим ЦК». Тут же связался с Маленковым и все ему доложил, после чего он по просьбе Маленкова дал трубку ВЧ Петру Дмитриевичу. В конце разговора Маленков обязал Грушина завтра в 16.00 быть у него. При прощании Епишев попросил Петра Дмитриевича сообщить ему, когда будет выкатываться самолет на аэродром для первых рулёжек и подлетов.

Вечером этого дня с Петром Дмитриевичем я не виделся – был в парткоме. Как всегда рано утром следующего дня Люся вышла из трамвая у проходной завода. Цех, в котором она работала технологом, начинал работу на целый час раньше ОКБ. Поэтому у меня всегда было полчаса времени до начала работы группы, чтобы просмотреть и подписать чертежи. Но в это утро ЗИС Грушина одновременно со мной оказался у ворот территории ОКБ. После приветствия он сразу начал свой рассказ. «Ты знаешь в какую неловкую ситуацию я попал вчера?» И рассказал то, о чем я уже поведал. Я, конечно, промолчал, что я к этому был причастен. «Сейчас оформлю командировочное удостоверение, возьму деньги и хочу успеть на десятичасовой самолет». Единственное, что я ему успел сказать: «Ты все же до того, как поедешь к Маленкову, побывай у Яковлева».

Вечером Петр Дмитриевич позвонил Капустянскому и приказал ему выехать за мотором.

Ночью Капустянский на грузовой автомашине выехал в Москву за мотором. Мотор оказался расконсервированным и с признаками монтажа, но мы его получению были очень рады. Все воспрянули духом, и работа на сборке самолета закипела в прежнем темпе. К этому времени уже были проведены статические испытания первых агрегатов планера, оперения самолета. Лаборатория для проведения статических испытаний, которой руководил инженер Агронский, по тому времени была очень хорошей, мы могли обеспечивать этими испытаниями не только нужды завода.

Прилетев из Москвы, Петр Дмитриевич рассказывал: «Только я вошел в кабинет Яковлева (который тогда был и заместителем наркома по опытному самолетостроению), как он сорвался с кресла и на середине кабинета, пожимая мне руку, начал лепетать, что де он ничего не знал, все было сделано за его спиной, без его ведома. Я только молча кивал головой, не веря ни одному его слову. Не мог же я ему сказать прямо в лицо, что он лжет», — добавил Петр Дмитриевич.

У Маленкова разговора о моторе не было. Говорили о работе, и в заключении Маленков сказал: «При возникающих трудностях, обращайтесь ко мне лично».

Нагрузка в работе была большой, кроме основной работы согласно просьбе директора завода Петр Дмитриевич дал согласие, чтобы я последний день каждого месяца бывал на заводе и помогал Винярскому решать у заказчика возникавшие вопросы по вооружению самолета Су-2, которые обычно возникали в конце месяца.

Эти дни я по обыкновению использовал и для партийной работы в парткоме завода. В последний день марта месяца, когда я зашел в партком, в кабинете Обозного застал второго секретаря парткома Бараша, которому Обозный давал какие-то поручения.

«Похоже, что ты уезжаешь?», — спросил я Обозного. «Да, меня вызывают в ЦК ВКП/б/», — ответил он. Отсутствовал Обозный около недели, а когда приехал, то оказалось, что он за это время успел побывать в Ленинграде на авиазаводе, куда его назначили директором.

Первым в Горком партии по поводу работы парторгом ЦК ВКП/б/ и секретарем парткома завода был вызван Вигура. Возражал Вигура, возражал и Грушин, но Горком партии настаивал на своем решении и вопрос был перенесен к секретарю Обкома Епишеву. Петр Дмитриевич сумел убедить Епишева не забирать Вигуру в такой ответственный момент из ОКБ завода. Тогда по этому поводу в Горком партии вызвали меня. Я, конечно, тоже не дал согласия уходить с инженерной работы на партийную.

Снова Петр Дмитриевич посещал Горком партии и зав. орг. отделом Обкома партии и приводил те же доводы, которые уже были использованы, когда обсуждалась моя кандидатура на секретаря Горкома партии по авиации.

Месяц подходил к концу и числа 25 или 26 апреля я и Грушин были вызваны к Епишеву, который не стал выслушивать наших доводов, обвинил меня в партийной недисциплинированности и предложил на следующий день выехать в Киев в ЦК КП(б)У.

Вечером следующего дня Петр Дмитриевич выехал в Наркомат с расчетом провести Первомайские праздники с семьей. Его жена Зинаида Захаровна Жевагина после окончания МАИ работала в КБ Ильюшина, в группе прочности. Я, как было предложено, поехал в Киев. Это было мое второе посещение города Киева, если не считать проезда через Киев, где у меня в 1930 году была пересадка, когда я направлялся на руководящую комсомольскую работу в Проскуров. Тогда я не имел возможности посетить город, а выходил только на привокзальную площадь с ношей в руках. В одной руке была громадная корзина с крышкой, тогда применялись такие корзины по форме: сундука с ручками на крышке, а в другой со свертком подушки с одеялом, в чехле, перехваченные двумя ремнями, соединенные ручкой, без чего в те времена в дальний железнодорожный вояж не ездили.

Первый раз я был в Киеве в августе месяце 1934 года. Произошло это так. Я с группой студентов ХАИ мотористов и самолетчиков моего потока, в июне месяце были направлены в Лихачевскую МТС для участия в ремонте тракторов. Было организовано две бригады, самолетчиков и мотористов, между которыми были

поделены все тракторы, подлежащие ремонту. О работе и соревновании этих бригад писали местная и областная газеты. По окончании работ всем были выданы путевки в дома отдыха. Мне и Внукову достались путевки в Пуще Водицу, что под Киевом. Из города в Пуще Водицу ходил трамвай, и мы в воскресенье ездили в Киев для ознакомления с его достопримечательностями.

Доехав до вокзала на трамвае до пересечения с Крещатику, сошел с трамвая и пошел по Крещатику в направлении Владимирской горки. Не доходя несколько кварталов, свернул влево и по улице круто вверх дошел до здания ЦК КП/б/у. С небольшой площади перед зданием ЦК хорошо были видны Подол и красивые заднепровские дали и, конечно, мой старый знакомый Днепр, в котором я всегда купался, приезжая в Кременчуг к родственникам по линии мамы.

Инструктор промышленного отдела ЦК, сделав мне замечание, что ждал меня еще вчера, в связи с чем, звонил сегодня в Харьков, начал уточнять некоторые вопросы моей биографии, перелистывая дело, которое поступило, по-видимому, из Харьковского Обкома партии. В конце дня я был на приеме у заведующего отделом, фамилию которого, к сожалению, не запомнил. Он, закончив беседу со мной, куда-то несколько раз позвонил, а затем сказал, что я свободен до завтрашнего утра, так как секретаря ЦК, которому он должен меня представить, сегодня не будет.

В хозчасти ЦК мне выдали талончики в общежитие ЦК, которое до войны находилось на противоположной стороне Крещатика, когда спустишься вниз по улице от здания ЦК, в нем я остановился на ночь.

Вечер посвятил осмотру города. Утром накануне Первого Мая 1941 года вместе с заведующим отдела вошли в большую светлую приемную секретаря ЦК КП/б/У М. А. Бурмистенко.

Предложив мне подождать, показав рукой на стулья, стоящие у стены, зав. отделом вошел в кабинет секретаря ЦК. Прошло более получаса, отворилась дверь кабинета и показался заведующий отделом. Я вскочил со стула, полагая, что нужно зайти в кабинет, но он вышел, закрыв за собой дверь. Я в недоумении остановился. «Пойдемте», - сказал он и направился из приемной.

Я – за ним. Войдя в кабинет, он попросил у меня командировочное удостоверение и, отмечая его, сказал: «Вы свободны, можете уезжать в Харьков». Но мне было не ясно, как понимать, что я свободен? Что произошло, значит ли это, что на партийную работу я не пойду? Забросал с беспокойством в голосе его вопросами. «Вы не беспокойтесь, с Вами все в порядке, но звонили из Москвы и просили на партийную работу Вас не брать». У меня сразу же мелькнула мысль, что, по-видимому, Грушин, будучи в Москве, использовал возможность (при необходимости) обратиться к Маленкову с просьбой. Я не стал больше задерживаться в ЦК, заскочил в общежитие, взял свой чемоданчик и решил зайти только в универмаг и направиться на вокзал. В Харьков я приехал рано утром, каким то проходящим поездом через Киев на Восток. Предполагая, что я приеду Харьковским поездом, который приезжает позже, Люся была рада моему неожиданному приезду, потому что, мы теперь успеем пойти на первомайскую демонстрацию, и тому, что меня не направили на партийную работу. Когда мы прибыли к проходным завода, где по сложившейся традиции трудящиеся завода собирались для участия в демонстрациях, все встречавшие нас, поздравили меня дважды: с праздником 1 Мая и моим утверждением парторгом завода. Моим уверениям, что на партийную работу я не иду, никто не верил, принимая мои разъяснения за нежелание принимать преждевременные поздравления. Даже, когда после демонстрации мы собрались у Болотинских за праздничным столом, где были секретарь райкома партии Олейничев с женой, Лазарев и Чепелев с женами и другие товарищи по работе, были попытки поднимать тост за мои успехи на новой работе. И только после того, когда наступили после-праздничные будни и несколько дней в парткоме завода из освобожденных секретарей работал только Бараш, всем стало ясно, что я остаюсь не прежней работе.

Во второй половине мая месяца нам представили нового парторга ЦК ВКП/б/ и первого секретаря парткома завода некоего Елкина. Закончил он железнодорожный или автодорожный институт и почти не имел опыта руководящей партийной работы и, конечно, никакого представления о специфике нашего производства.

Долго еще мне и Вигуре начальники цехов и отделов завода высказывали упреки за то, что ни один из нас не пожелал пойти на эту работу. По характеру, Елкин был человек спокойный, вежливый и улыбочиво-доброжелательный. А мы привыкли к напористости, не стеснявшегося в выражениях Негазова и, в меньшей мере, Обозного, с которыми долгое время работали. Но через некоторое время мы, члены парткома поняли, что если каждый из нас, как положено, будет делать свою работу, то Елкин да и любой другой тоже будет справляться со своей работой.

К этому времени с завода ушел и Карпов, его назначили директором завода № 22. Директором нашего завода стал И. М. Кузин, а главным инженером завода П. Г. Чепелев. Начальником серийно-конструкторского отдела завода был назначен Иван Кравченко.

В первых числах июня я с Мордвиновым в тире завода весьма успешно отстреляли на специальном стенде лафетное устройство из двух «ШВАК'ов» самолета Гр-1.

Лафетное устройство подвешивалось на четырех тросах и лебедками подтягивалось в специальную нишу нижней части фюзеляжа, под кабиной самолета. Патронные коробки устанавливались над пушками, с левой и правой стороны заподлицо с фюзеляжем. Эта необычная схема взаимного расположения оружия и патронных коробок вызывала у нас сомнения и требовала специальной проверки на стенде.

Что касается четырех пулеметных установок в носовой части фюзеляжа, то эта схема сомнений не вызывала и мы решили её отстрел провести на самолете в тире, когда будем проводить пробный сброс макетных бомб. Не требовалось проверки отстрелом «РС» потому, что нами были применены стандартные рейки (направляющие), уже применяемые на других самолетах. Необходимо было только произвести регулировку четырех правых и четырех левых реек по визиру прицела ПК-1 на дистанцию 600-800 метров. Все эти работы в тире мы планировали провести после пробежек и подлетов самолета на аэродроме завода.

Вот, наконец, наступил долгожданный, самый волнительный день в жизни нашего коллектива. После устранения дефектов самолет осмотрел начальник БЦК опытного отдела Николай Шишкин.

После подписания им специальной странички в формуляре самолета о его годности к летным испытаниям, мы поздравляли один другого с окончанием работ. Тут же дана была команда на отстыковку крыльев и подготовку самолета к перекатке на аэродром завода. Сохранность материальной части и обеспечение безопасности при перекатке возлагалась на Вигуру, Капустянско и коменданта завода Букринского. Перекатка была осуществлена между третьим и четвертым часом ночи, когда на Белгородском шоссе почти прекращалось движение автотранспорта. Утром в ангаре № 1 на аэродроме завода сборщики приступили к сборочно-стыковочным работам и к вечеру следующего дня самолет был заправлен горючим для проверки на герметичность в течение ночи. Прошло менее девяти месяцев с момента приезда Грушина в Харьков, и вот самолет Гр-1 спроектированный под его руководством конструкторами ОКБ и построенный рабочими опытных мастерских – на аэродроме завода.

Оказалось очень много желающих посмотреть самолет Гр-1 и в течение, следующего дня в процессе устранения дефектов и дополнительных осмотров перед пробежками и подлетами, отдельные работники по специальным спискам допускались в ангар для осмотра опытного самолета Гр-1. Начальники групп, дававшие объяснения, ходили в именинниках. Точно не помню, на 15-е или 16-е июня была назначена пробежка и подлеты, и летчик-испытатель завода Саша Деев, которому было оказано доверие проводить летные испытания, со старшим механиком Метрусенко и ведущим инженером самолета Васей Решетько производили необходимые проверки. На площадке отработки ВМГ прогнали на всех режимах моторы, проверили управление шагом винтов, произвели необходимые регулировки и дозаправили баки горючим. И вот наступил день, когда у всех участников и присутствующих возникает торжественно тревожное настроение, когда, скрывая свое волнение, хочется много говорить или наоборот молчать, наблюдая за последними приготовлениями летчика и рядом стоящего на крыле у кабины самолета старшего механика перед запуском моторов.

Несколько в стороне от заводчан стоит группа, приехавших с Епишевым, работников Обкома и Горкома партии, с ними Грушин, Кузин и Елкин.

Вот запущены и прогреты моторы, проверена их работа на всех режимах и летчик взмахом обеих рук дает сигнал на уборку колодок из-под колес. Самолет, вздымая вихри, пыли выруливает на старт. Взвыли моторы, но самолет удерживается тормозами колес. Вот тормоза отпущены, и самолет, легко, набирая разгон, ринулся на взлет, но при достижении взлетной скорости был убран газ и тормоза гасят его скорость. Согласно программе, так будет повторено еще два раза. Вот пробежки закончены, самолет снова заруливает на старт и к нему побежал Вася Решетько, чтобы узнать у Деева, все ли в порядке после пробежек. Если все в порядке, он разрешит производить первый полет.

Вот снова полный газ и впечатление такое, что самолет пошел на взлет и даже хочется, чтобы он взлетел, но нельзя, все должно происходить согласно программе, он должен первый раз оторваться от земли только на метр-полтора. Все хорошо, так и должно, на этот раз он остановился уже дальше, на другой части аэродрома, принадлежавшей воинской части. Там сейчас расположен только что сформированный полк укомплектованный самолетами «Су-2» полковника Пушкина и, естественно, много «глазеющих».

ДАННЫЕ

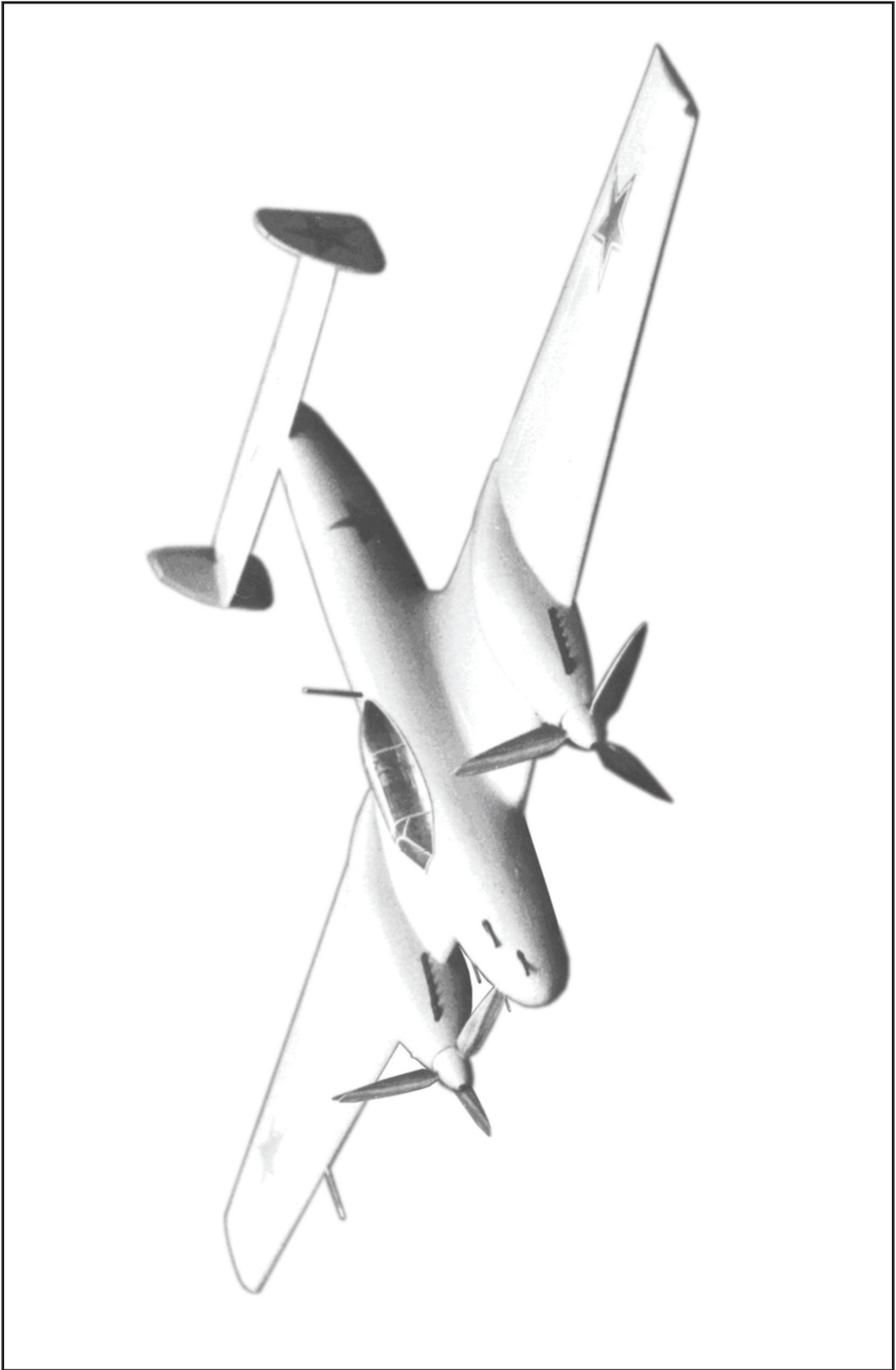
самолета Гр-1, истребителя сопровождения
главного конструктора П. Д. Грушина

1. Взлетный вес	7,650 кг.
2. Размах крыльев	16,8 м.
3. Длина самолета	11,0 м.
4. Площадь крыльев	42,0 м ² .
5. Высота самолета	2,4 м.
6. Предполагаемые (расчетные) характеристики:	
скорость у земли	448 км/ч.
скорость посадочная	120 км/ч.

скорость на Н=5000 м	645 км/ч.
время набора высоты 5000 м	5,8 мин.
высотность	11700 м
7. Моторы АМ-37	1400 л. с.
8. Количество моторов	2 шт.
9. Экипаж	1 чел.
10. Вооружение:	
Пушки «ШВАК»	2 шт.
Пулеметы «ШКАС»	4 шт.
Направляющие для РС	8 шт.
Бомбовая нагрузка	500-1000 кг.

УЧАСТНИКИ СОЗДАНИЯ САМОЛЕТА:

Зам. нач. ОКБ	ЖИГАНОВ Иван Петрович.
Нач. группы общих видов и оперения	РЯБОКОНЬ Анатолий Георгиевич.
Нач. группы крыла	БЕЛОСТОЦКИЙ Александр Филиппович.
Нач. группы фюзеляжа	ОЛЕШКО Сергей Николаевич.
Нач. ВМГ	ВАТЕЛЬ Александр Юрьевич.
Нач. группы шасси и управления	АГРОНИК Александр Григорьевич.
Нач. группы вооружения	ЛИХОДЕЙ Владимир Маркович.
Нач. группы оборудования	СПИВАК Израиль Исаакович.
Нач. группы прочности	КУЗЬМИН Сергей Иванович.
Ведущий конструктор самолета	РЕШЕТЬКО Василий Федорович.



Вот наш Гр-1 снова на старте, второй подлет он совершит уже на большую высоту, следовательно, он будет больше в воздухе и остановится еще дальше, чем в первый раз. На этот раз при приземлении почему-то поднялся большой столб пыли. До сознания сразу не доходит, что что-то произошло. Произошел же, как в таких случаях говорят «генеральский эффект» это когда при осмотрах или проверках высоким начальством, происходит то, чего в обычных условиях не бывало. Кто на машине, кто бегом устремляются к самолету, который стоит с выключенными моторами. Когда приближаемся, замечаем, что его хвостовая часть не так поднята над землей, как прежде. Хвостового колеса нет и он прямо фюзеляжем стоит на грунте. Оказывается, узлы крепления амортистойки костыльного колеса вырваны из усиленного шпангоута хвостовой части фюзеляжа и шпангоут деформирован. Деев пытается что-то объяснить Грушину, но он его перебивает словами: «Все ясно, смотри, Агроник, судя по следу на штоке, ход был очень малым, следовательно, в цилиндре давление больше, чем следует». Явный просмотр, но чей? Будем разбираться.

«Сейчас, – обращаясь к Решетько, говорит Грушин, – быстро уберите самолет со взлетной части аэродрома и в ангар на ремонт». Потом, обращаясь к нам, начальникам групп, приказал всем сейчас же прибыть в ОКБ.

Досталось всем, кому положено. Стоимость ремонта была снесена за счет лимита денег, что уменьшило фонд поощрения определенным лицам.

Но самое неприятное было то, что, обгоняя коллективы КБ Микояна и Поликарпова (как узнал Грушин, когда был в Москве, их самолеты ещё не закончены сборкой), мы теряли теперь дней 8-10. Досталось и Агронику, который задержался со статическими испытаниями крыла. При первой попытке нагружения у него сломалась рычажная система. По существующему положению народный комиссар авиапромышленности дает разрешение на первый вылет опытного самолета только после того, когда будут представлены все необходимые отчеты в ЦАГИ и летную службу НКАП.

Эти случаи стали предметом обсуждения на партийном бюро. Некоторых работников, допустивших поспешность, отбросив-

шую нас назад, пришлось призвать к порядку. К сожалению, произошло все это буквально за несколько дней до начала Великой Отечественной войны.

С завидным самообладанием Грушин воспринял только месяц тому назад первую неудачу, в связи с поломкой шасси его самолета «ББ-МАИ» (ближний бомбардировщик), который он привез из Москвы для доводки его по скороподъёмности. Это был одномоторный самолет, на котором впервые в Советском Союзе и Европе было применено трехколесное шасси.

Самолет был спроектирован и построен в Московском авиационном институте, группой студентов пятого курса и выпускников института под руководством Петра Дмитриевича Грушина, который работал там преподавателем. Фюзеляж и крылья этого самолета были с несущей обшивкой, изготовленной из двояковыпуклой фанеры. Куски обшивок нужного размера предполагалось изготавливать из раскроя фанеры на специальных формблоках, что значительно снижало процент ручного труда, если бы они изготавливались, как тогда было принято, из шпона. Следует отметить, что в конструкциях Грушина превалировала не мода, а дань технологичности, поэтому его конструктивные решения всегда были оригинальны.

Удачное начало летных испытаний самолета «ББ-МАИ», которые проходили в ЛИИ, предопределяло запуск его в серийное производство на Саратовском авиационном заводе, взамен самолета «ХАИ-5» (Р-10). Но самолет «ББ-МАИ» не удовлетворял требованиям скороподъёмности и Грушин не хотел доводить самолет в процессе запуска в серийное производство. Причина недостаточной скороподъёмности самолета «ББ-МАИ» была выявлена Грушиным уже в Харькове. Оказалось, когда выводилась плавность перехода от выступающих щитков шасси в их убранном положении к стыку крыла с фюзеляжем, то исказили дужку крыла и эта его часть давала отрицательную подъёмную силу. Когда дефект был устранен, летчик-испытатель завода Саша Деев произвел пробный полет. Все проходило нормально до посадки. Не имея опыта посадки самолета с трехколесным шасси Деев подвел самолет к земле с задранном носом и, про-

изведя резкое выравнивание, получил удар носовым колесом, произошла его поломка.

Самолет снова закатили в тот же угол заводского ангара, где он находился, когда производилась его доработка. Этот ангар использовался сборочным цехом для работ по устранению дефектов, выявленных на самолетах «Су-2» в процессе летных испытаний, чтобы самолеты не возвращать на сборку и там иногда скапливалось много самолетов.

Однажды, уже во время войны, произошел такой случай. Со стороны города (как мы часто говорили «со стороны бегов») взлетала эскадрилья самолетов «Су-2» после монтажа на них кинжальных пулеметных установок. Один из летчиков по неизвестным причинам прекратил взлет, его самолет на взлете почему-то развернуло влево, и он вскочил через открытую дверь в ангар, где столкнулся с самолетами «Су-2», затем пробил тыльную стену ангара. Летчик погиб, а летнаб как ни в чем не бывало вылез из самолета и с парашютом побрел из ангара. Этот случай оказался роковым для самолета «ББ-МАИ», который получил повреждения от удара одного из самолетов, стоявших в ангаре.

День 22-го июня 1941 года, вошедший в жизнь моего поколения, как инфарктный рубец. Как и у многих, у меня с Люсей начинался солнечно-радостный день, ничего плохого не предвещавший.

Нет, конечно, мы не жили беззаботно, не думая о военной опасности. Я, как отвечающий за агитационно-массовую работу среди коллектива завода, всегда старался базировать её на известном ленинском положении: «Наши шаги к миру мы должны сопровождать напряжением всей нашей военной готовности». Мы всегда в своих беседах подчеркивали, что мы живем в мире, где считаются только с сильным. Мы всегда обращали внимание на то обстоятельство, что немецкий фашизм накапливает вооружения не для того, чтобы их хранить, поэтому нам необходимо нашей продукции давать больше и хорошего качества. Практика подтверждает, что там, где хорошо поставлено идеологическое воспитание трудящихся, где ведется целенаправленная агитационная работа, там всегда действительно социалистическое соревно-

вание и усилия коллектива всегда отражаются на производственных достижениях.

Коллектив завода имел определенные достижения в своей работе, производственный план второго полугодия 1940 года был выполнен досрочно, так же был перевыполнен производственный план первого квартала 1941 года. Эта работа завершилась тем, что нашими Су-2 было уже укомплектовано два авиационных полка легких бомбардировщиков. Вот уже несколько месяцев очень напряженно работал и коллектив ОКБ завода, все было подчинено одной цели, свой опытный Гр-1 передать в ЛИИ МАП на летные испытания раньше других КБ, работавших над такой же тематикой.

Итак, я и Люся ехали утром, как всегда в воскресенье на Основу, в поезде, который увез дальше в Васищево возбужденно-радостную массу людей, стремившихся отдохнуть в этот день на лоне природы. Мы еще не знали, что развязанная немецко-фашистскими захватчиками война, волна которой докатится к нам в 12 часов дня, уже уносила жизни наших советских людей. Еще раз, позавтракав, мы только собрались уйти на стадион, как из репродуктора местной радиосети раздалось предупреждение о том, что будет передано важное правительственное сообщение.

В 12 часов дня по радио выступил Молотов. Он сказал, что сегодня, 22 июня на рассвете в 4 часа утра фашистская Германия без объявления войны напала на нашу страну. На суше враг начал свое наступление мощной артиллерийской подготовкой. Еще затемно с немецких аэродромов поднялись армады воздушных кораблей, на широком фронте от Балтийского до Черного моря, пересекли нашу границу и устремились на Восток. Бомбардировкам были подвергнуты военно-морские базы, города, железнодорожные узлы, аэродромы, места дислокации наших войск, штабы, склады и другие объекты страны.

Мы много говорили о неизбежности войны с Германией, но после заключения пакта о ненападении, у каждого из нас теплилась надежда, что война с ней будет не скоро. Кроме того, так называемая «странная война» между Германией и Англией, по поводу которой мы часто злословили, у многих создала уве-

ренность, что Германия пока не развяжется с Англией, воевать на два фронта не будет. Германия в 1940 году преследовала, по видимому, определенную цель, когда, раскрывая свои карты, продала Советскому Союзу экземпляры своих боевых самолетов Ю-87, Ю-88, Ме-109, Ме-110 и другие, которые облетывали все наши авиационные заводы, в том числе были у нас для ознакомления конструкторов и технологов с этой материальной частью. Все эти обстоятельства нас психологически не настраивали на войну с Германией в этом году.

Более того, мы ее не хотели, ибо знали, что материальная часть наших ВВС требовала полного обновления. Поэтому для нас эта война оказалась неожиданной. То же обстоятельство, что войска фашистской Германии смогли вторгнуться на таком широком фронте на нашу территорию, подействовало угнетающе.

Значительно позже нам станет известно, что из сосредоточенных у наших границ 190 немецких дивизий, внезапный удар наносили 99 немецких дивизий, 10 румынских и несколько подразделений Венгрии, которые поддерживались большим количеством танков. Все это обрушилось на наши 83 дивизии, которые по различным причинам по разному могли воспринимать удар немецких армий.

Тогда же не хотелось верить таким успехам врага, и теплилась надежда, что вот пройдет день и на завтра все нормализуется, и враг будет отброшен за пределы нашей страны.

Мне немедленно надо было явиться в партком завода и мы заспешили домой. Доехав трамваем до Каплуновской улицы, Люся вышла из трамвая, чтобы остаток дня провести у своих. Я этим же трамваем поехал на завод. Мы условились, что у своей матери Люся пробудет до 21-го часа и поедет домой. Мы только за несколько дней до войны получили две комнаты в трехкомнатной квартире заводского дома по Барачной улице № 11.

Когда я приехал и зашел в кабинет Елкина, то там уже были все члены парткома, а Елкин был у директора завода, куда пригласили и нас. Директор завода Кузин был взволнован и все время вытирал пот с лица. Опустив голову, сидел за большим столом

заседаний Елкин и что-то записывал в блокнот. Относительно спокойным был Чепелев. Он никак не мог связаться по ВЧ с Наркоматом. Как всегда уравновешен и деятелен зам. директора завода Петр Степанович Стрелецкий. Он вместе с помощником директора Лихолипом занимался розыском и доставкой на завод руководителей цехов и служб завода.

Когда через некоторое время дежурный по заводу доложил, что почти все уже в сборе, их пригласили в кабинет директора и Кузин начал совещание. Он в общих чертах ознакомил присутствующих с пунктами приказа по заводу, который им будет подписан после совещания. Прежде всего он объявил о введении для начальников цехов, производственных отделов и охраны завода казарменного положения, о переходе завода на круглосуточную работу в две смены. Стрелецкий обязывался обеспечить места отдыха и питание для работающих в ночное время. Переводился на казарменное положение штаб ПВО завода и его службы.

В течение суток начальники служб и цехов завода обязывались обеспечить светомаскировку оконных проемов и фонарей своих помещений. Стрелецкий и начальник транспортного отдела должны были немедленно организовать круглосуточный завоз грузов, прибывших в адрес завода, учитывая, что через несколько дней заводу придется часть автомашин передать в армию. После Кузина выступил Елкин и внес несколько предложений, в том числе о подготовке и проведении в понедельник перед началом работы митингов в подразделениях завода. Для чего на местах, где будут проводиться митинги, в течение ночи подготовить лозунги и плакаты. После окончания совещания у директора завода, члены парткома собрались в кабинете Елкина и обсудили ряд вопросов. Прежде всего о том, что все должны быть на митингах и там выступать, о круглосуточном дежурстве членов парткома в помещении парткома завода.

В связи с этим делами я приехал домой не к 9-ти, как обещал, а за полночь. Люся, конечно, очень волновалась, от чего её нужно было оберегать, потому что через несколько месяцев она должна была родить.

В первый день войны по радио, а в понедельник и в газетах был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о мобилизации военнообязанных, родившихся в 1905-1918 годах и о введении в ряде областей и республик, в том числе и на Украине, военного положения.

Митинги в цехах и службах завода вылились во всеобщую демонстрацию патриотизма. Все выступавшие поддержали мероприятия руководства завода и объявляли себя мобилизованными на трудовой фронт до конца войны. Волна таких митингов прокатилась по всей стране. Советский народ продемонстрировал своё единство с ленинской коммунистической партией. Отныне все подчинялось единой цели: отдать все свои силы только для фронта, только для Победы.

Днем в понедельник парткомом была получена директива: под руководством партийных организаций начать строительство щелей, потому что бомбоубежищ было недостаточно для укрытий трудящихся при налете вражеской авиации. Срочно организовали изготовление ломов, лопат и носилок. Места для щелей были выделены на аэродроме завода, а большей частью против проходных завода на другой стороне Белгородского шоссе и даже в парке им. Горького.

Работники опытного отдела завода построили для себя щели на площадке между корпусом ОМ и лесоскладом завода. Вечером Вася Климов – редактор нашей многотиражки, выпустил экстренный номер газеты с подборкой материалов о прошедших митингах и о работе коллектива в первый день войны.

Через день, 24 июня было опубликовано Постановление СНК СССР «О мероприятиях по борьбе с парашютными десантами противника».

Нам пришлось выделить людей в так называемые истребительные отряды по борьбе с диверсантами и лазутчиками врага. Отныне содержание нашей агитационно-массовой работы среди трудящихся завода было подчинено единой цели: мобилизовать усилия коллектива, все ресурсы и мощности завода на больший выпуск продукции для фронта. Заводу был резко увеличен производственный план по выпуску самолетов Су-2. Для

обеспечения выполнения производственного задания в помощь заводу был подключен дерево-обделочный цех Харьковского завода «Серп и Молот», который изготавливал из шпона скорлупы для фюзеляжа.

Нас постигла очередная неудача, возникли осложнения с летными испытаниями самолета Гр-1. В связи со схожестью его силуэта с немецким самолетом Ме-110, ПВО Харьковского военного округа не дало согласия на его облет и перегон летом в Москву, даже в сопровождении самолетов Су-2. Самолет пришлось растыковать, грузить на платформу, «выбитую» с большим трудом, и отправить в Москву, в ЛИИ нашего Наркомата для летных испытаний.

В стране 29 июня возник и быстро распространился патриотический почин по созданию «Фонда обороны». Он был поддержан трудящимися нашего завода. Мы сдали в этот фонд большое количество наличных денег, отработав день в счет этого фонда, а также собрали и сдали облигации государственных займов первых пятилеток.

Сила первых ударов немецко-фашистских войск, насчитывавших более 1 900 тысяч солдат, которых на суше поддерживали 2 500 танков, а в воздухе 1 200 бомбардировщиков и семьсот истребителей, – продолжала действовать, но она не сломила стойкость наших солдат на фронте и нашего народа в тылу. Моральное единство фронта и тыла крепло с каждым днем и выражалось не только тем, что в тылу ковалось всенародная победа над врагом, но и тем, что трудящиеся в тылу тоже готовились к активной самообороне.

Со 2-го июля согласно Постановлению СНК СССР «О всеобщей обязательной подготовке населения к противовоздушной обороне», трудящиеся завода и города приступили к учебе и практическим занятиям, которые скоро понадобились им для практического применения, что спасло много жизней и материальных средств при налетах вражеской авиации.

После призыва (7-го июля) ЦК Компартии Украины, СНК и Президиума Верховного Совета УССР начали повсеместно, в том числе и на нашем заводе, создаваться подразделения

народного ополчения. На заводе был создан штаб народного ополчения, который провел запись добровольцев, способных участвовать в боевых действиях, причем коммунисты завода были в числе первых. Все мы облачились в военное обмундирование, сразу потеряв внешние отличия один от другого, и готовы были при необходимости получить оружие и выступить на защиту своего города.

Через месяц после начала войны, 22 июля в 22 часа на город Харьков был совершен первый налет вражеской авиации. Немецким летчикам, по-видимому, была поставлена задача: вывести из строя городскую электростанцию ГЭС-1, что у Лопанского моста. Немецкие лазутчики ракетами указывали местоположение этой электростанции. После первого налета ГЭС-1 осталась невредимой, но некоторые жилые дома ближайшего квартала по Московской улице пострадали, и были первые погибшие мирные люди.

В эту ночь я в парткоме не дежурил и был дома. Когда по радио объявили воздушную тревогу, Люся оделась быстрее меня, и была готова опуститься в бомбоубежище, вход которого был рядом с дверью нашего подъезда. Чтобы она не волновалась, пока я одевался, я усадил её на маленькую раскладную скамеечку, которую она купила специально для бомбоубежища и дал ей яблоко. Кушая яблоко, она успокаивалась. Такой прием я использовал и в последующие бомбёжки, после чего мы спокойно, не спеша, спускались с третьего этажа в бомбоубежище. На следующий день все на заводе знали, кто и как вел себя при первой бомбёжке города. Долго подшучивали над одним из работников ЛИСа завода (фамилию которого по понятным причинам не указываю), который в бомбоубежище в заводском доме по Чернышевской, 77 вскочил полураздетым, но с пистолетом.

За этим первым налетом каждую ночь, как по расписанию, в одно и то же время, вражеская авиация производила налет на город. Через несколько суток после первой бомбёжки города, немецкая авиация совершила налет на наш завод. В момент налета в парке им. Горького, по-видимому, немецкими лазутчиками были произведены две магниевые вспышки, по их по-

ложению можно было определить направление на территорию завода. На заводе была разрушена часть корпуса (где сейчас находится плазовая мастерская), были убиты шофер машины, стоявшей в проезде, на которой с завода «Серп и Молот» была привезена скорлупа для фюзеляжа и боец военизированной пожарной охраны завода. Таким образом, появились первые жертвы бомбежки и у нас на заводе.

В конце июля немцы настолько обнаглели, что начали производить налеты на город одиночными самолетами в дневное время. При этом немецкие летчики применяли такой прием: они облетали город южнее или севернее и на обратном пути, пролетая над городом с востока на запад, сбрасывали бомбы.

Первый Хейнкель-111, бомбивший город, был сбит при таких обстоятельствах. Как-то в конце дня прошел дождь. На заводской аэродром со стороны города стало заходить на посадку звено наших ЛаГГ-3. У одного из них при пробежке, когда летчик дал тормоза, тормозные колодки сработали по разному и самолет, на большой ещё скорости, развернуло, он пошел юзом и подломил шасси. На следующее утро два ЛаГГ-3 взлетели и ушли по назначению, а третий остался в ремонтных авиамастерских воинской части. И вот дня через три ЛаГГ-3 взлетел для облета после ремонта, а тут с востока по направлению на аэродром и завод, на высоте примерно 1500 метров идет Хе-111.

Все, кто оказался свидетелем этого события, с волнением начали подсказывать нашему летчику, где Хе-111, забыв о том, что он их не слышит. Но произошло невероятное: наш летчик заметил Хе-111 и устремился к нему. Не долетая до заводского аэродрома, экипаж Хе-111 сбросил бомбы и нырнул в облачность, ЛаГГ-3 – за ним, и, видимо, его потерял. Мы продолжали заниматься своими делами, а минут через двадцать появился наш ЛаГГ-3 и пошел на посадку.

Когда он заруливал на стоянку к ремонтным авиамастерским, мы все побежали к нему. Молодой летчик соскочил с крыла самолета, и мы с удивлением увидели, что он в чине сержанта. Мы полагали, что на новом типе истребителя должен летать, по меньшей мере, лейтенант. Летчик снял и бросил шлем на крыло и занялся

отстёгиванием парашюта. Отошел в сторону, сел на цементный столбик, который когда-то обозначал какую-то зону или границу, и с видом усталого человека, упершись локтями рук на колени, нагнулся, обхватив голову ладонями рук.

Понимая его состояние, мы, обступившие его плотным кольцом, молчали, молчал и он. Затем резко выправился и, обедя нас взглядом, тихо сказал: «Думал, что потерял, но вот здесь, — он достал карту из планшета и показал; на станцию Золочев, в разрыве облачности его увидел, но он снова скрылся, и я в том направлении выпустил почти весь боекомплект», — добавил он.

Никто вопросов ему не задал и мы потихоньку разошлись, без веры в то, что он его сбил. Потом кто-то, то ли Жорж Криворученко, то ли Петя Королев, видели и рассказывали, что перед вечером к ЛаГГ-3 подъехали две «эмки» и сержанта увезли с аэродрома. Когда часа через два сержант на «эмке» возвратился, то работавшим вблизи стоянки истребителя рабочим завода и работникам ремонтных авиамастерских, сержант, показывая деньги и «Вальтер», рассказал. Оказывается, сотрудники КГБ возили его в областное, управление, куда был доставлен спустившийся на парашюте и задержанный колхозницами и бойцами истребительского отряда, командир экипажа сбитого им немецкого самолета Хе-111. Еще один член экипажа, пытавшийся выпрыгнуть на парашюте, разбился: его парашют не раскрылся. Остальные два, видимо, были убиты в самолете. Матерый воздушный пират, увешанный железными крестами, безнаказанно бомбивший территории Франции и Англии, был сбит нашим сержантом, не провоевав на восточном фронте и двух месяцев. Вел себя нагло и обещал через месяц победоносное окончание немецко-фашистской армией восточной кампании. Но был обескуражен, когда в его присутствии сержанту было вручено его личное оружие и выплачена тысяча рублей за сбитый самолет.

О всех обстоятельствах, как был сбит над Харьковом в июле 1941 года первый немецкий самолет, мы знали потому, что в те дни на аэродроме завода срочно производили доработку всех, ранее выпущенных, самолетов Су-2, монтируя на них «кинжальные» пулеметные установки.

Во второй половине июля месяца меня срочно вызвали к главному инженеру завода Чепелеву, у которого были уже старший представитель заказчика Фалалеев, его сотрудники Дисюк и Доценко, от завода Кравченко и Винярский. Причиной этого срочного вызова послужили следующие обстоятельства. Директора завода посетил Пушкин – командир полка бомбардировщиков, укомплектованного самолетами Су-2, который Кузину и Фалалееву рассказал, что, так как на этих самолетах отсутствуют кинжальные пулеметные установки, то самолеты оказались совершенно незащищены со стороны нижней задней зоны от истребителей противника. Был даже такой случай, когда летнаб одного из самолетов Су-2, которому под хвост зашел немецкий истребитель, «пугнул» его красной ракетой, выстрелив через люк, закрываемый створками, который расположен на самолете в нижней задней части фюзеляжа. Летчик немецкого истребителя от неожиданности отвернул в сторону, и этого было достаточно, чтобы самолет Су-2 от немца ушел.

Наверное, после этого случая, руководством немецких ВВС для летчиков была дана информация о незащищенности самолета Су-2 в задней нижней полусфере. В дальнейшем немецкие истребители беспрепятственно заходили к самолетам Су-2 сзади снизу и сбивали их. Поэтому летчики самолетов Су-2 потребовали немедленно вооружить самолеты «кинжальными» пулеметными установками.

Директор завода дал согласие на проведение доработок всех ранее выпущенных самолетов «Су-2» и поручил главному инженеру обсудить с Фалалеевым порядок проведения этих работ. Что и предстояло нам сделать. Все зависящее от завода мы могли быстро обеспечить, но сложность заключалась в том, что эти установки надо укомплектовать оптическими прицелами перископического типа, которых завод не заказывал и их никто не изготавливал. Было принято решение организовать несколько сварочных постов для сварки так называемых корзинок, и создать несколько комплексных бригад по изготовлению и сборке патронных коробок. И монтировать «кинжальные» пулеметные установки без прицелов, которые будут направляться

в воинские чести после их получения заводом. До получения прицелов стрельбу вести из пулеметов в зафиксированном состоянии со степенью свободы только вверх и вниз. Руководство соседнего завода (бывшая коммуна им. Дзержинского), который в мирное время выпускал фотоаппараты «ФЭД», а в военное время освоил и выпускал для нас коллиматорные прицелы ПК-1, по просьбе дирекции нашего завода, согласилось освоить и изготовить необходимые для нашего завода оптические прицелы перископического типа.

Когда был создан достаточный задел узлов и деталей «кинжальной» установки, на завод начали поступать полки самолетов Су-2, на которые мы должны были монтировать эти установки. Порой бывали сутки, когда по периметру аэродрома стояло до сотни самолетов Су-2. Для того, чтобы сократить время пребывания самолетов на доработке, на заводе было создано до тридцати специальных бригад. Каждая бригада состояла из трех человек и работала под руководством конструктора или мастера вооруженца. Работали они круглосуточно, отдыхая с коротким сном тут же на аэродроме. Лучше всех работали бригады конструкторов Королева, Криворученко, Зеленского, Редченко и мастера Карикова, которым была объявлена благодарность.

Немцам стало известно о большом скоплении самолетов Су-2 на нашем аэродроме и они в начале августа как-то в конце дня попытались совершить налет на аэродром. К этому времени прикрытие города, в том числе и завода, значительно улучшилось. На северной и южной частях аэродрома были расположены зенитные батареи, а на крышах корпусов завода имелись сорока пятимиллиметровые полуавтоматические зенитные установки. Над городом с определенными интервалами барражировали два истребителя. Поэтому налет немецких бомбардировщиков не удался, но два самолета все же прорвались в зону аэродрома и, пролетая на запад, высыпали множество «зажигалок» вблизи самолетов Су-2. Но мы уже знали, как с ними обращаться. Рабочие, механики, мотористы и конструкторы ловко, как будто они всю жизнь только этим и занимались, щипцами с длинными ручками, лопатами, а некоторые смельчаки руками, если бомба давала

односторонний сноп огня вперед, хватали их за стабилизаторы и отбрасывали в сторону, догорать вдали от самолетов.

Когда последствия налета были локализованы, произошла разрядка нервного напряжения, все возбужденно обсуждали происшедшее, подшучивали друг над другом, вспоминая, кто как действовал. Наше активное противодействие не вызвало упадка сил и настроения, и еще с большим упорством мы принялись за работу. Оставшиеся самолеты, подлежащие дооборудованию, мы в течение нескольких суток доработали и бригады были распущены.

Я с конструкторами, которые привлекались к руководству бригадами, возвратились в ОКБ. Ведущий конструктор опытного самолета Гр-1 Решетько сообщил, что самолет, наконец, прибыл в ЛИИ и просил для ускорения работ выслать ему дополнительно рабочих.

В Москву выехала группа рабочих, в числе которых был Ваня Щетина, как мы его называли «золотая ручка» из-за его феноменальных способностей добраться рукой к самому неудобному месту при монтаже и обслуживании моторных установок. Это тот Ваня, который через несколько десятков лет станет заместителем директора завода, где долгое время директором завода работал Петр Степанович Стрелецкий.

На первых порах, когда на заводе объявлялись воздушные тревоги, дежурные в подразделениях строго следили, чтобы никто не оставался в помещениях или в цехах, чтобы все прекращали работу и уходили в бомбоубежище или щели. Из-за воздушных тревог работа в цехах прерывалась на час-полтора. Следовательно, выполнение сменных заданий задерживалось. Через некоторое время рабочие одного из участков сборочного цеха до отбоя воздушной тревоги вернулись на рабочие места и продолжали работать и, конечно, выполнили свое сменное задание раньше других.

В последующие разы, когда объявлялась воздушная тревога, все больше и больше рабочих под различными предлогами что-то закончить, куда-то что-то отнести, уклонялись уходить в укрытия и оставались работать на своих местах. И настало, наконец, такое время, когда при объявлении воздушной тревоги

уходил в укрытия только вспомогательный персонал, а рабочие продолжали работать. Мотивировали они это тем, что при налете противника на город, расположенный за много километров от завода, прямой угрозы заводу нет, а перерывы в работе сокращали выпуск продукции, чем наносили ущерб. Руководство завода согласилось с мнением рабочих. Во время объявления воздушных тревог, когда не ожидалась непосредственная угроза заводу, дежурные, да и сами рабочие особо тщательно следили за соблюдением требований светомаскировки. Впоследствии мы узнали, что и на других предприятиях города при объявлении воздушной тревоги, если не было непосредственной угрозы, рабочие продолжали свою работу.

Через Харьков с западных областей и правобережья Украины уже проследовали на Восток эшелоны с промышленным оборудованием эвакуируемых предприятий. Вот уже прошел месяц, как в городе с этих районов Украины появились беженцы, которые были расселены в порядке уплотнения горожан. Под личиной беженцев в город, по-видимому, проникли немецкие агенты, распространявшие различные провокационные слухи. На некоторую категорию жителей эти слухи имели определенное воздействие.

Нечего греха таить, среди многотысячного коллектива завода находились отдельные «индивиды», которые тоже верили ОБС (одна баба сказала) и проявляли нервозность. Эти люди приходили в партком, а иногда «атаковали» членов парткома «почему, дескать, не ставите вопрос об эвакуации хотя бы семей, мы бы тогда все свое внимание и время уделяли только работе». Такие разговоры, в частности, велись и со мной. Приходилось этому вопросу в нашей агитационно-массовой работе также уделять внимание.

В конце августа наши войска вели изнурительные бои на правобережной Украине против немецких и румынских частей группы армий «Юг», которые стремились овладеть Киевом и уже вышли к Днепру против моего родного Кременчуга.

В народе недаром говорят «беда одна не приходит», нечто подобное произошло и у нас. Так, в начале сентября мы пережили

неприятность, происшедшую с Агронским, который, проверяя натяжение тросов рычажной системы нагружения крыла при завершении статических испытаний на последний случай нагружения, допустил неосторожность, в результате которой ему на правой руке срезало тросом четыре пальца.

Через несколько дней на нас было совершено нападение немецкого самолета Me-110. Произошло это так. Уже подходил к концу перерыв на обед. День был солнечный и теплый, поэтому работники конструкторских групп не спешили в помещения, где было мрачновато, так как окна комнат выходили на северную сторону. Ни где не задерживаясь после обеда, я пришел к себе и занялся оформлением нарядов работникам группы за последние дни прошедшего месяца. Кроме меня, в комнате по диагонали от меня у третьего окна уже работала копировщица группы. В какой-то момент, оторвавшись от дел, я взглянул в окно, против которого у противоположной стены стоял мой стол, и увидел, что прямо на нас по направлению к нашему корпусу на бреющем полете (10-15 метров от земли) летит двухмоторный самолет. Пока я соображал, что это за самолет, потому что по силуэту в проекции спереди трудно сразу определить его тип, как увидел под его фюзеляжем два огненных снопа. Сразу же послышался звон разбитых оконных стекол, на меня посыпалась штукатурка и вся комната наполнилась штукатурной пылью. Для меня, видевшего самолет и сообразившего, что он обстрелял из пушек наше здание, все произошло мгновенно, а копировщица, на которую посыпались осколки стекла, поранившие её, была просто ошеломлена. Самолет успел произвести еще одну очередь, и сделав горку, пролетел над крышей нашего корпуса. Только после этого до меня дошло, что это был немецкий истребитель сопровождения Me-110. Это подтвердили и товарищи, которые находились во дворе и видели самолет сбоку, когда он пролетел над корпусом.

При осмотре последствий обстрела мы пришли к следующему выводу: первую очередь немец произвел в момент, когда самолет клюнул носом и разрывные снаряды пушек «Эрликон» угодили в верхнюю кромку деревянного забора, стоящего в восьми метрах от здания. Осколки разрывных снарядов веером

ударили по окнам второго этажа, разбили стекла и впились в противоположную стену комнаты почти у потолка. Вторая очередь была дана в момент, когда летчик уже сделал «горку», и часть снарядов попала в торцовую часть фонаря, расположенного над производственной частью корпуса, а осколки во многих местах порвали рубероид кровли. Только неопытность или волнение немецкого летчика избавило нас от человеческих жертв. И как часто бывает, после того как проходит опасность, находятя острословы, которые удачными остротами способствуют разрядке создавшейся напряженности. Так и в данном случае кто-то сказал: «Все обошлось только потому, что немец имел задание вывести из строя наших вооруженцев, а их не оказалось на месте». В конце этого же рабочего дня я и Петр Дмитриевич, выйдя из здания КБ, чтобы ехать по вызову на завод, стоя во дворе в ожидании, пока подъедет ЗИС-101, стали свидетелями другого случая. Со стороны города, на высоте около тысячи метров вдоль Белгородского шоссе летел немецкий самолет Хе-111, а по нему вела огонь одна из зенитных батарей. Снаряды рвались далеко позади самолета и по мере продвижения самолета снаряды также отслеживали его продвижение, не сокращая интервала. Петр Дмитриевич и говорит: «Смотри, как наводчик, ведя огонь в догон цели, не может правильно определить дистанцию до цели. Много придется еще ему выпустить снарядов, пока он научится брать цель, а ведь таких не подготовленных наводчиков в армию призвали сейчас тысячи. Представляешь, сколько из-за этого теряется снарядов, и стоит нам это очень дорого. А ведь можно было бы по подвижным воздушным целям для стрельбы с земли приспособить «РС'ы», создав, конечно, надлежащий инструмент для прицеливания и это было бы эффективнее и дешевле. Да, интересно было бы этим делом заняться». Я не удивился таким его рассуждениям, потому что, не только я убедился в одной из его особенностей – это всесторонней его эрудированности.

В кабинете директора завода уже были в сборе все начальники цехов и служб завода, там же были и члены парткома. Кузин сообщил всем новость, которую все ожидали со дня на день.

О том, что состоялось решение ГКО об эвакуации нашего завода в Пермь. Уполномоченным от Наркомата по эвакуации завода назначен заместитель Наркома Александр Иванович Кузнецов, который прибудет завтра утром на завод. Поэтому всем к утру завтрашнего дня подготовить планы эвакуации своих служб. В первую очередь будет вывозиться вся техническая документация и уникальное оборудование.

В связи с тем, что эвакуацию необходимо осуществить в течение месяца, завтра вечером с главным инженером завода в Пермь вылетает группа работников завода. Эта группа обязана на месте спланировать размещение завода на выделяемых производственных площадях моторного завода. Подготовить техническую документацию на подготовку сооружений под цеха завода и разгрузочные площадки для приемки оборудования и имущества завода. Также решить вопросы по размещению трудящихся завода в жилзоне моторного завода и в городе.

Было сообщено, что послезавтра в Пермь отходит первый эшелон с семьями присутствующих на этом совещании, у которых с послезавтрашнего дня станет домом завод. В этом эшелоне будет отправлена техническая документация и те работники завода, которые на новом месте должны начать работать с этой документацией.

На следующий день прилетел Кузнецов, который рассмотрел и утвердил план эвакуации завода, и коллективы цехов немедленно приступили к демонтажу и отправке оборудования на железнодорожную ветку Благовещенского базара. То обстоятельство, что завод не имеет железнодорожных подъездных путей, усложняло нашу работу, ибо приходилось дважды заниматься погрузочно-разгрузочными работами. В этот же день были розданы, так называемые, посадочные талоны на первый эшелон. Отъезжающим разрешалось брать с собой ограниченное количество мест и только в мягкой упаковке. С этим эшелоном, состоящим из товарных вагонов, уехала и Люся со своей мамой. Моя мама должна была ехать с моим братом Александром в Горький, куда эвакуировалось мотоциклетное производство завода «Серп и Молот».

Продвижение первого эшелона до Белгорода контролировалось нашими летчиками в процессе облетов самолетов Су-2. Я теперь круглосуточно находился на заводе, на дежурствах в парткоме завода и в ОКБ, участвуя в демонтаже оборудования и имущества опытного производства.

После первого эшелона каждую ночь последующие эшелоны с оборудованием, заводчанами и их семьями вытаскивались на южную дорогу и отбывали по назначению.

Выполняя просьбу Люси, я побеспокоился о её младшей сестре Тамаре, которая осталась с годовалым ребенком, она с волнением ожидала известий о своем муже, находившемся на строительстве укреплений на подступах к городу, где, по-видимому, и погиб при бомбежке. Её я отправил с третьим эшелоном, который в Пермь прибыл раньше первого. Я было пытался уговорить маму поехать с Тамарой, но она отказалась, сказав, что поедет с Сашей (моим братом) в Горький, где он определенно будет жить в семье своей знакомой девушки.

Когда стало известно, что коллектив ОКБ выезжает седьмым эшелоном, Петр Дмитриевич все дальнейшие работы возложил на меня и Вигуру, и сам вылетел в Москву, где самолет Гр-1 уже был собран и готовился в ЛИИ к летным испытаниям. Ему одновременно нужно было помочь своей семье подготовиться к отъезду в Куйбышев, куда эвакуировалось КБ Ильюшина.

У всех нас теплилась надежда, что водный рубеж Днепра может стать надежной преградой дальнейшему наступлению немцев по направлению к Харькову. Это обстоятельство заставляло нас пристально следить за разворачивающимися событиями на Юго-западном фронте и с большим интересом воспринимать информацию с этого театра военных действий. О, как мы воспаряли духом, когда в конце августа узнали, что на митинге трудящихся, состоявшемся на ХТЗ, Главнокомандующий Юго-западного направления маршал Буденный заявил о том, что Харьков немцам сдан не будет.

Когда 13-го сентября Буденный был освобожден от должности Главнокомандующего Юго-западного направления, то вместе с этим мы узнали, что немцы еще 22 августа в шестидесяти километрах севернее Киева форсировали Днепр и создали там

плацдарм, который мы не сумели ликвидировать. Кроме этого они 9 сентября еще и юго-западнее Кременчуга форсировали Днепр, образовался еще другой плацдарм, в связи с чем, создалась реальная угроза левобережной Украине.

Дальнейшее развитие событий лишило нас каких-то надежд на лучшее, более того, у нас времени оставалось все меньше и меньше, а дел на заводе было ещё много, и партком завода принимал все возможные меры, чтобы придать работе авральный характер. На завод часто и днем и ночью приезжал член оперативной группы Горкома партии, секретарь горкома Боровлев, который тоже торопил с окончанием работ по демонтажу, отгрузке оборудования и имущества завода.

Как-то числа 17 или 18 сентября в свой очередной приезд, он нам сообщил, что немцы заняли Глухов, Конотоп, Бахмач и Нежин и несколько наших армий попали в окружение. Потом нам станет известно, что 19-го сентября пал Киев. 20 сентября, прорываясь из окружения, погибли командующий Юго-Западного фронта генерал Кирпонос, его начальник штаба и член военного совета фронта бывший секретарь ЦК КП/б/у Бурмистенко.

Последующие эшелоны направлялись не через Москву, а через Купянск, потому что Орел уже находился в зоне боевых действий. 29 или 30 сентября мне в партком позвонил мой брат и просил срочно приехать на Основу. Вылетая в Москву, Петр Дмитриевич оставил в моем распоряжении свою автомашину ЗИС-101, на которой я выехал на Основу. Проезжая Кочановку, мы с шофером Пикаловым увидели большое количество немецких бомбардировщиков, которые с высоты примерно шести тысяч метров беспрепятственно бомбили южную часть железнодорожного товарного парка станции Основа. Подъехав к Одесской улице, где с шоссе, как на ладони, видна вся Основа, нам представилась удручающая картина многих очагов пожара. В доме матери был страшный беспорядок (раскордаш), разбросанные узлы с упакованными вещами и среди них плачущая мама. Тут же стоял взволнованный мой брат, не потому что в двух километрах идет бомбежка, на которую он и мама не обращали внимания, а из-за происшедшего до моего приезда между ними разговора.

Брат рассказал мне, что вчера на завод «Серп и Молот» подали эшелон для оборудования и отъезда людей, работавших в мотоциклетном производстве, состоящий из одних железнодорожных платформ. Для людей на платформах среди оборудования устроили из фанеры шалаши, рассчитывая до холодов добраться до Горького. В таких условиях ехать в Горький мама отказалась, а тут сегодня стало известно, что под Купянском прямым попаданием бомбы в паровоз погиб наш: сосед машинист Михаил Козырев. «Не могу же я со своим радикулитом, взобравшись на платформу, не сходить до самого Горького, – повторила, мама мне свои доводы, – да еще начнут бомбить. Если умирать, так лучше дома, поэтому никуда я не поеду, останусь дома», – заключила она. «Как же ты останешься? – спросил я, – ведь найдутся здесь на Основе мерзавцы, которые донесут немцам, что ты мать двух сынов коммунистов». «Не беспокойся, – ответила мама, – перед немцами на колени не встану и вас не опозорю». Я понял, что она находится в таком состоянии, когда никакие убеждения не действуют. «Что ж, Саша, езжай один, – сказал я. – Завтра я привезу толстой фанеры, которой заколочу все окна, чтобы взрывной волной не вышибло стекла». Мы распрощались с мамой, я до завтрашнего дня, а он надолго.

Ехали мы молча, каждый углубился в свои думы с тяжким настроением и недовольные собой из-за невыполненного своего сыновнего долга перед своей матерью.

Подъехали к заводу «Серп и Молот», где высадили брата с вещами, откуда он ночью эшелонам выехал в Горький.

Дом, где было моё жильё, стал почти необитаемым и эту ночь я по обыкновению провел на заводе. Утром заехал на уже никем не охраняемый заводской склад древесины, где всю хозяйничали жители села Даниловки. Загрузил с шофером в ЗИС-101 листов 10-12 фанеры и поехал на Основу. Мама уже успокоилась и как бы смирилась с тем, что она никуда не едет, остаётся дома. Когда я стал заколачивать окна дома фанерой, сразу же пришли мамины соседи, с которыми мама была дружна, полагавшие, что мама уезжает со мной. Узнав, что мама остаётся, они начали меня заверять, что они друг другу при необходимости бу-

дут помогать, что все обойдется. Деньги, которые я привез, мы разложили по пачкам и спрятали в различных местах, также поступили с изъятыми из альбома моими и брата фотографиями. Я старался, как можно дольше побыть у мамы, но в связи с завтрашним вылетом в Москву, я не мог задерживаться дольше определенного времени, нужного мне для выполнения еще сегодня некоторых формальностей.

Уезжал я от мамы в угнетенном состоянии, казня себя за то, что оставляю мать, заведомо зная, что ей придется пережить тяжелые дни в оккупации и, если с ней что-либо случится, то я не смогу себе простить до конца своей жизни.

Мои думы были прерваны возгласом шофера: «Владимир Маркович, горит нефтебаза!». Она была расположена против бойни, мимо которых нам предстояло проехать. Подъезжая к мосту железнодорожной ветки на Балашовку, мы попали под бомбежку. Пришлось под мостом остановиться, выйти из машины и залечь у одной из опорных стен, моста. Когда налет закончился, мы, проезжая мимо нефтебазы, не заметили, чтобы кто-то боролся с огнем. В эти дни немцы уже были в 140 километрах северо-западнее Харькова, заняв Лебедин, и в 100 км юго-западнее Харькова, заняв Красноград.

В 7 часов утра я и, сдавший помещения ОКБ командиру саперной воинской части, Вигура на Ли-2 под управлением первого пилота Балакирева вылетели в Москву. Взлетев на север, командир корабля не пошел привычным курсом на Белгород, а, резко развернув вправо, на бреющем полете полетел в сторону Волчанска. Я вскочил на подмости под турельной установкой и через экран стал осматривать небо, предполагая, что на нас напал немецкий истребитель. Но тут из кабины вышел второй пилот и объяснил, что перед взлетом они получили указание обходить Орел, как фронтную зону. Не долетая к Воронежу километров пятьдесят, примерно между Старым Осколом и Воронежем, командир корабля развернул самолет и взял курс на Елец.

Когда мы летели на бреющем полете буквально в 10 метрах от земли, придерживая; оврагов и лощин, оставляя Елец справа, то увидели удручающую картину: по раскисшей, от прошедшего

несколько дней тому назад дождя дороге, тянулись от Орла обозы и шли вразброд отступающие наши части.

Предосторожность Балакирева была ненапрасной. Тут же в воздухе, пересекая наш курс, на высоте 1000-1200 метров прошли на запад два истребителя Ме-109. Войдя в воздушный коридор и, облетев Москву справа по курсу, произвели посадку на аэродроме Захарково, северо-западнее Тушина, где базировался лётный отряд нашего Наркомата. Вместе с экипажем самолета на аэродромной полупортке доехали к метро «Сокол» и в метро доехали до станции Свердлова. Поместились мы в двухместном номере гостиницы «Грандотель» (сейчас на её месте возведен корпус гостиницы «Москва»), наскоро перекусив, поехали на Казанский вокзал, чтобы электричкой доехать к станции «Отдых». Оттуда пешком пошли к западным проходным аэродрома ЛИИ. Это было примерно за полдень и на полпути встречаем, идущего нам навстречу на станцию «Отдых», Грушина. Поздоровавшись и обращаясь к нам, он спрашивает: «Почему, господа офицеры, так поздно?» Когда мы разъяснили ему, что только что прилетели, по выражению его лица мы поняли, что он смущен от своего упрека. В Москве уже было прохладно, поэтому на мне была ополченческая шинель, а на Грушине и Вигуре кожаные регланы. Обращаясь ко мне, Петр Дмитриевич сказал: «Поскольку облет самолета разрешают только с полным боекомплектом, ты сразу же договорись с вооруженцами ЛИИ об обстреле оружия». Тут же, обращаясь к Вигуре, сказал: «Включись в подготовку самолета к облету, там, у Решетько не все получается. Я условился сегодня быть в шестом Главном Управлении, видимо, буду там и завтра занят представлением необходимой технической документации для оформления разрешения Наркома на первый вылет самолета».

Когда мы появились у нашего самолета, то обратили внимание, что у моторов взяты мотористы ЛИИ, на наш вопрос, где же старший механик самолёта Метрусенко, Решетько ответил, что Петр Дмитриевич разрешил ему в конце сентября выехать в Харьков для организации отъезда его семьи в Пермь.

Но самое интересное то, что я до 3 октября часто бывал на ЛИСе завода и твердо знаю, что после своего отъезда в Мо-

скву, Метрусенко на заводе не появлялся, следовательно, он дезертировал. Это обстоятельство оказалось роковым для нашего самолета.

Нам рассказали также, что два дня тому назад из ЛИИ в Пермь вылетели на самолете Су-2 Коробко и Александров, которые перегоняли туда модифицированный самолет Су-2 с мотором Швецова М-88, который имел скорость свыше 500 км/час.

Дня через три-четыре после моего прибытия в ЛИИ на аэродроме появился опытный самолет КБ Поликарпова. Николай Николаевич параллельно с Грушиным и Микояном работал над созданием истребителя сопровождения. Его самолет был двухместный и вызвал большой интерес, как у нас, так и у работников ЛИИ. Самолет Микояна, видимо, готов не был, так как в ЛИИ он не появлялся. Нам кто-то из членов макетной комиссии ГК НИИ рассказывал, что самолет Микояна имел схему идентичную самолету американской фирмы «Грумман» – с цельным крылом, выдвинутым вперед.

Работали мы много, рано утром я и Вигура выезжали электричкой в ЛИИ и с темнотой возвращались в гостиницу «Грандотель». Я быстро установил нужные контакты и взаимопонимание с вооруженцами ЛИИ, и мы подготовили материальную часть, чтобы в любой момент произвести отстрел оружия. Но неполадки с зажиганием и подачей бензина левого мотора, которые упорно пытались мотористы ЛИИ устранить своими силами, не позволяли мне даже на ночь взять самолет в тир.

Петр Дмитриевич нервничал и на все мои предложения неизменно отвечал: «Твой отстрел никому не будет нужен, если ВМГ не будет отработана должным образом, жди». И я ждал, приезжал и тоже начинал нервничать.

Вечером 7-го октября, когда я и Петр Дмитриевич ехали в метро к центру от Казанского вокзала, он вдруг встретился со своим знакомым, который был в ополченческом обмундировании с рюкзаком на спине. Когда мы вышли на станции метро «Охотный ряд», где Грушин должен был переходить на горьковский радиус метро, он мне рассказал об этом военном товарище.

Оказывается это был заведующий кафедры соцековских дисциплин МАИ, который принимал участие в боях под Можайском в качестве политрука подразделения.

В полдень 8-го октября при отработке ВМГ на левом моторе самолета произошло возгорание и сработавшая противопожарная система забросала пенообразным составом электро- и бензопроводку, в результате чего мотор требовал замены.

После обеда Грушин переговорил по телефону с Главком и Вигура выехал в Наркомат для оформления наряда на получение нового мотора. Вечером в гостинице мне Жорж рассказывал, что наряд на новый мотор он получил, но созвониться с директором завода № 24 не удалось. Поэтому он с утра поедет на моторный завод, о чем я должен поставить в известность Грушина. Одновременно он мне сообщил встревожившую меня неприятную новость, которую он узнал от встретившегося ему Кузина. Оказывается, наш первый эшелон, где ехали наши семьи, проследовавший через Москву почему-то 1-го октября, на станции

Ростов – Ярославский подвергся нападению немецкой авиации. В результате бомбежки сгорел вагон с технической документацией, был поврежден паровоз, а когда ехавшие в нем стали покидать вагоны, они подверглись обстрелу немецкими самолетами и среди них имеются раненые. С Кузиным сегодня прилетела группа руководящего состава лётно-испытательной станции завода, лётный состав завода и военпредства. Все они остановились в гостинице «Савой» (теперь гостиница «Берлин»). Он также узнал, что Кузин пробудет в Москве дня три и вся группа вылетит в Пермь.

О результатах поездки Вигуры в Наркомат и, что утром он уехал на моторный завод, я рассказал Грушину. К концу дня приехал Вигура и сообщил, что завод уже «на колесах», а готовая продукция была отгружена в первых эшелонах, которые сейчас, по-видимому, уже на подходе к Куйбышеву, куда эвакуировался завод. За мотором, следовательно, надо ехать в Куйбышев. Это сообщение Вигуры подействовало на нас удручающе. Сказав нам, чтобы мы ни куда не отлучались, Петр Дмитриевич пошел

к заместителю начальника ЛИИ Чесалову, откуда он обычно звонил в Наркомат. Примерно через час пришел Грушин и сказал, что разговаривал с начальником Главка Шишкиным, но телефонный разговор никакой ясности не внес и ему завтра утром необходимо быть у начальника Главка.

Ведущий конструктор самолета Решетько заканчивал оформление акта о случившемся.

Возгорание произошло из-за того, что крепление карбюратора оказалось ослабленным, и из-под его фланца протекал бензин.

Мы были свободны и собирались уезжать в Москву, чтобы посетить наших заводчан в гостинице «Савой». Распрощавшись с нами, Петр Дмитриевич вышел из вагона метро на Кировской, решив ещё сегодня побывать у заместителя Наркома. Вместе с ним переживали и мы, разделяя его беспокойство, понимая, что и эта ночь для него будет бессонной. Все же надо отдать ему должное, он держался собранно, не проявляя растерянности, что определенным образом влияло на нас, его окружавших, и мы готовы были пойти на любые лишения ради дела, которому отдали часть своей жизни.

Доехав к центру и выйдя из станции метро Охотный ряд (теперь станция Карла Маркса), мы направились на Кузнецкий мост в гостиницу «Савой». Прежде чем разыскивать номера, в которых проживают заводчане, мы решили по пути заглянуть в ресторан гостиницы, расположенный на первом этаже, рассчитывая на то, что, возможно, они там ужинают и не обманулись. Маленькое помещение ресторана с небольшим фонтанчиком в его центре, позволило нам, не отходя от двери, рассмотреть всех находящихся там посетителей, среди которых превалировали военные. Почти одновременно мы заметили, что с левого угла по диагонали зала от его двери нам машут руками. Красновский, Шапиро и другие, среди которых все летчики завода и военпредства, а также директор и его секретарь Тамара, которую, как нам потом рассказывали, уговорили в последний момент покинуть Харьков, а её ребенок и мать остались в оккупации. По обстановке на столе и по неестественно покрасневшимся их физиономиям мы поняли, что ужин подходит к концу.

Но как бывает в таких случаях, с появлением новых лиц за столом снова произошло оживление.

Пробыв там час-полтора, когда время стало подходить к комендантскому часу (22.00), мы стали собираться уходить. Нас уговаривали остаться ночевать в их номерах, в которых были свободные диваны, но, сославшись на то, что завтра утром надо рано быть в ЛИИ, мы ушли к себе в «Грандотель».

Утром 10 октября мы как всегда рано утром были в ЛИИ. Через некоторое время появился Грушин. Он уже побывал у Чесалова, был хмур и озабочен. Поздоровавшись, он приказал пригласить мотористов и рабочих ЛИИ, работавших на нашем самолете.

Когда все собрались, Петр Дмитриевич сказал, что дня через два-три будет нам выделена железнодорожная платформа, на которой самолет Гр-1 необходимо вывезти в Пермь. Поэтому Решетько должен срочно составить техническую документацию на проведение необходимых работ по разборке планера самолета, его консервации, демонтажу некоторого оборудования и раскреплению его на платформе.

«Все присутствующие здесь,— сказал он,— участвуют в этих работах, независимо от их обязанностей, и работу надо закончить к вечеру 12 октября. Я и Решетько,— добавил он,— остаёмся до погрузки самолета на платформу. Ты и ты,— обращаясь ко мне и Вигуре,— можете воспользоваться возможностью вылететь 13 октября в Пермь с группой Кузина».

Мы быстро распределили работу между собой. Я помог Решетько подготовить техническое указание в части составления схемы раскрепления агрегатов самолета на платформе. Подготовили также эскизы на изготовление деревянных колодок и брусьев, необходимых для раскрепления грузов, а также перечень необходимых материалов для этих целей. Под руководством Вигуры мотористы и рабочие ЛИИ приступили к расстыковке планера самолета. Подвигалась работа быстро, как всякая демонтажно-разборочная работа, по своей сути не созидательная, а разрушающая. Вечером я с Жоржем были в гостинице «Савой» и договорились с Кузиным о вылете в Пермь с ними 13 октября. Кузин только предупредил нас о том, что из гостиницы на аэродром выезжаем ровно в 10 утра.

В полдень 12 октября, прощаясь с Петром Дмитриевичем и Васей Решетько, каждый из нас думал, что же ждет нас впереди, как у каждого из нас сложится дорога к месту назначения. Как потом оказалось, у Васи Решетько эта дорога была последней в его жизни. Он вылетел из ЛИИ на немецком самолете Ю-52, купленном у немцев в 1939 году. Подлетая к Казани, Ю-52 в тумане зацепился за дерево, разбился, и все летящие на нем сгорели. Петр Дмитриевич вылетел на другом самолете до Казани, а дальше несколько десятков дней до Перми добирался паромом.

Когда в конце этого дня мы приехали в Москву, Вигура с вокзала поехал с кем-то проститься, а я направился в гостиницу «Савой». Все меня стали уговаривать: «Что ты один будешь делать в «Грандотеле», иди забирай свой чемоданчик и переходи к нам, вместе с нами поужинаешь, а свободных диванов у нас много и переночуешь. Зато завтра будешь здесь с нами для отъезда на аэродром. Не раздумывая, я так и сделал. Рассчитался в «Грандотеле» и, оставив для Жоржа на его тумбочке записку о том, что я перешел в гостиницу «Савой», вышел из гостиницы. В этот вечер наш ужин затянулся далеко за полночь. Обслуживавший нас официант обеспечивал нас в основном только закуской. Функции виночерпия из специальной посуды исправно исполнял Леня Красновский.

На следующий день мы поднялись позже обычного. Завтракать мне не хотелось, пил только минеральную воду. Несколько раз звонил в «Грандотель», но телефон безмолвствовал, Жорж, видимо, в гостинице не ночевал; Кузин непрерывно звонил в гараж Наркомата, нервничал, ругался с диспетчером, но диспетчер, как и все диспетчеры гаражей, обманывая, уверял, что машина уже ушла, но она почему-то долго не приезжала. Наконец, полупорка приехала, все заторопились, в этот момент, кто-то подбежал к Кузину и сказал, что звонит Вигура, что ему ответить? Пока он дойдет к «Саваю», мы еще потеряем минут 10-15, ответь, чтобы ждал у подъезда гостиницы, мы за ним заедем. Вылет с аэродрома «Захарково» был назначен на 13.00, а сейчас было уже больше одиннадцати часов, поэтому Кузин, усевшись рядом

с шофером, торопил всех с посадкой в машину. Мы, двенадцать человек, окружив машину, быстро вбрасывали в её кузов чемоданы и рюкзаки, а затем и себя. Кто сел на пол; а большинство прилегли на брезент, разостланный на полу, кузова. Утро было солнечным, но очень прохладным, поэтому ехать в открытом кузове полуторки приятно было мало. Машина отъехала, а мы еще устраивались и в суматохе отъезда я прозевал момент, когда машина должна была пересечь Неглинку, чтобы на Петровке развернуться налево и через площадь Революции подъехать к подъезду гостиницы «Грандотель», где ждет нас Вигура. Но машина уже мчалась по Неглинной улице к Трубной площади. Я стоял, облокотившись на крышу кабины грузовика, и размышлял, что, видимо, так как я предполагал, что ехать к «Грандотелю» было запрещено и шофер будет разворачиваться на Трубной площади, чтобы поехать в обратном направлении. Я никак не предполагал, что Кузин мог забыть, что сам же сказал, чтобы Вигура ждал у гостиницы, а мы за ним заедем. Когда машина проехала Трубную площадь, я изо всех сил заколотил рукой, одетой в лётную меховую перчатку, по крыше кабины. Выглянув из кабины, Кузин спросил: «Что случилось?» На его вопрос я спросил: «Почему не поехали к «Грандотелю» за Вигурой?» Кузин разразился бранью, машина развернулась и еще быстрее (Кузин, видимо, торопил шофера) поехала в обратном направлении с нарушением всех правил езды. Подъезжая к подъезду, видим Вигуру. Он прохаживался, спрятав руки в карманы реглана, а его чемоданчик стоял тут же на тротуаре. Кузин выдал ему заряд брани, мы поймали брошенный им чемоданчик и, буквально на ходу, втащили его в кузов машины. Теперь машина поехала; по направлению Манежа и развернувшись направо, по улице Горького понеслась к Волоколамскому шоссе.

Кто-то из ехавших, обращаясь к Вигуре, сказал: «Ну, Жорка, теперь все дальнейшие беды наши только из-за тебя». «Не понимаю», – ответил Вигура. «Сегодня, какой день? Понедельник? Какое число? – 13-ое. Мы вернулись с дороги за тобой? Вернулись. Какой ты по счету? – Тринадцатый. А знаешь, что вылет самолета назначен на 13.00? Теперь уразумел?» Шутка эта, на-

верное, понравилась не всем, но все старались не подавать вида. Стало продувать и мы, стоявшие, как по команде присели, прижавшись спинами к переднему борту кузова. Все ехавшие подняли воротники. Я воротник не поднял, потому что на мне был меховой летный шлем.

Когда мы подъехали к контрольно-пропускному пункту аэродрома «Захарково» было уже без четверти час. Минут пять было потеряно на проверку наших документов. Дело в том, что в то время был уже введен контроль за въездом и выездом из Москвы. У меня и у Вигуры были командировочные удостоверения, выданные ЛИИ за подписью Чесалова о том, что мы командированы в г. Казань для выполнения спец. задания.

Отъехав от контрольно-пропускного пункта в сторону стоянки самолетов, мы обратили внимание, что от самолета, на котором мы должны лететь, его экипаж идет нам на встречу с чемоданчиками. При встрече с ними машина остановилась и мы, «высыпавшись» из неё, окружив их, приветствовали дружескими рукопожатиями. С этим экипажем мы были давно знакомы, они в процессе эвакуации завода систематически курсировали между Харьковом и Москвой. Нам особенно импонировал командир корабля Балакирев, по своей натуре очень приветливый, внимательный и добрый человек. Но сейчас он заявил, что он дал на КП по перелетам вылету отбой. Через КП, по-видимому, также дан отбой и истребителям, которые должны были сопровождать наш Ли-2. Дело в том, что после того как немцы начали сбивать наши транспортные самолеты, которые летели на Восток из Москвы, было введено сопровождение истребителями транспортных самолетов.

На вопрос Кузина, как восстановить разрешение на вылет нашего Ли-2, Балакирев предложил поехать на КПП и позвонить на КП перелетов. Они сели в полуторку и поехали звонить, а мы с членами экипажа пошли к самолету. Второй пилот не стал распломбировать сданный им охране самолет, чтобы не сдавать вторично, если не будет дано разрешение на вылет.

Наблюдая от самолета за движением у КПП мы увидели быстро выбежавших из домика Кузина и Балакирева, севших

в полуторку. Мы же быстро начали распломбировать самолет, снимать с еще теплых моторов чехлы, убирать из-под колес шасси колодки и снимать струбцины с элеронов и рулей. Когда подъехали Балакирев и Кузин, мы уже заняли места в фюзеляже самолета, а бортмеханик запустил моторы.

Балакирев обходил самолет, проверяя все ли положенное сделано перед выруливанием самолета, а Кузин, запыхавшись, «ввалился» в самолет. Если восстановление разрешения на вылет после его отмены рассматривать как возвращение, то, как видите, мы игнорировали недобрые приметы.

Акцентирую на этом внимание любителей недобрых примет. В последствии мне придется часто при аналогичных ситуациях рассказывать любителям недобрых примет об этом случае.

Взлетев на Восток, сразу же легли на курс. Пролетали еще только над сельскохозяйственной выставкой, а трусоватый по натуре Кузин, уже торопил меня занять место в турельной установке самолета. Когда я занял место стрелка и, оглянув небо, (облачность была не более 4-х баллов) я заметил в полукилометре от нас пару «ЛаГГ-3», шедших справа по курсу. Передний шел на нашем эшелоне, а задний - метров на 200 выше. Моя шинель была плохой защитой от холодных струй воздуха, пробивавшихся в экран турельной установки. Буквально через 10 минут я изрядно замерз и спрыгнул с подставки. Кузин сразу же спросил, почему я ушел от турельной установки. Я ответил, что очень замерз. Оглянув всех сидящих на металлических откидных сиденьях не утепленного фюзеляжа транспортного самолета, я увидел, что все сжались, спрятав руки, кто в карманы, кто в рукава одежды, втянув головы в воротники, а мне здесь было теплее, чем в экране турельной установки.

«Нечего бояться,— сказал я,— нас сопровождает пара «ЛаГГов». «Но ты все же время от времени осматривай небо через экран, недовольно буркнул Кузин».

Через несколько минут наш самолет покачал крыльями и Кузин сообразил, что мы расстались с истребителями. Все как по команде, посмотрели в иллюминаторы. Я вскочил на подставку и увидел до самого горизонта укрытую землю снегом. Более

10 минут находиться в экране турельной установки я не мог. Кузин же снова торопил меня занять там место. Мои разъяснения, что немцы не глупы, чтобы нападать на одиночно летящий самолет сверху, им ничего не мешает сбить нас на подходе снизу. Эти доводы им отвергались, и мне приходилось снова мерзнуть в экране турельной установки. Когда на горизонте показалась Волга, я покинул свой пост и, изрядно продрогший, не мог согреться до самой посадки в Казани на аэродроме завода № 22.

В Казани уже было много снега и дул холодный ветер. Нас на маленьком автобусе с аэродрома доставили к главной конторе завода, где располагалась дирекция. Директор завода Карпов Ю. Н. принял нас радушно, и познакомил с главным инженером завода Лещенко С. М. Обратив внимание, что я сильно продрог, предложил всем погреться чаем. Отогревшись и немного поговорив, Юрий Николаевич распорядился тем же автобусом отвезти нас в заводскую гостиницу, расположенную в поселке. Все перед сном приняли профилактические мази от простуды и крепко уснули.

Утром нас на этом же автобусе доставили на завод, где в столовой мы позавтракали и поехали на аэродром.

По слою снега на крыльях, стабилизаторе и фюзеляже нашего самолета можно было понять, что ночью выпало много снега. Утро и весь день были пасмурными, облачность десять баллов и самолет шел на высоте не более 600 метров. Горизонт был в туманной дымке. В самолете было еще холоднее, чем вчера.

Более часа на подступах к Перми самолет летел над сплошным массивом леса. При заходе на посадку на аэродроме завода № 19, увидели несколько самолетов Су-2 уже собранных из агрегатов, которые были отправлены из Харькова.

Нас тепло приветствовали «лисовцы» завода. Мы сразу же захотели посмотреть сборочный цех, организованный в ангаре моторного завода, где полным ходом шли уже сборочные работы из привезенных агрегатов. Таким образом, прилетевших летчиков уже ждала работа. Через некоторое время на полutorке мы выехали в город. Поскольку мы не знали, где проживают наши семьи, к слову сказать, прибывшие в Пермь ненамного раньше нас,

мы поехали на моторный завод, где в бытовках одного из корпусов находилась дирекция нашего завода. Часть вспомогательных площадей этого завода нам надлежало в короткие сроки приспособить для производства самолетов Су-2 (и Су-6). Здесь в соцбыте мы узнали свои адреса и быстро разбрелись по домам.

Мне была выделена комната в двухкомнатной квартире нового дома, площадью около 30 кв. м. Центральное отопление почему-то не было подключено, и комнату обогревала «буржуйка». Походя к этому дому я неожиданно встретил Люсю. Увидев меня, она бегом бросилась ко мне. В нашей комнате кроме матери Люси, жила и её сестра Тамара с ребенком.

Таким образом, из работников опытного производства я и Вигура в Перми оказались раньше прибытия эшелона с работниками и имуществом ОКБ. Это обстоятельство мы решили использовать для проведения необходимой подготовки до прибытия нашего эшелона. Решили так: Вигура занимается вопросами, связанными с получением площадей для КБ и производственной части. Я - встречей и устройством людей через социально-бытовой отдел завода. Оборудование решили ставить так же, как и механические цеха основного производства, которые ставили свои станки на свободные места в механических цехах моторного завода. Но эти места надо было изыскать и получить согласие не только начальника цеха, но и администрации моторного завода.

Моторным заводом были освобождены все складские сооружения и рабочие нашего завода, устанавливая фонари на их крышах и пробивая в стенах проемы для окон, приспособляли эти помещения под заготовительные и агрегатные цеха. Видя, с какими трудностями наш завод получает помещения под производственные площади, мы понимали, что у нас очень мало шансов на получение производственных площадей для опытного производства.

В соц. быте завода подвизался некий Павловский, не работавший на нашем заводе, а просто чей-то родственник, вывезенный из Харькова и нашедший здесь теплое местечко. У него были свои принципы при устройстве прибывающих людей с эшелонами. На него в партком завода поступали жалобы. Достаточно

сказать, что не сразу была устроена семья начальника производства Саши Лазарева.

Поскольку Жиганов и Капустянский ехали с эшелонам, я решил провести в соц. быте необходимую подготовительную работу и одновременно по поручению секретаря парткома Елкина присмотреться к этому Павловскому. Я знал от, Люси, что и у неё были задержки с получением жилья и только после вмешательства заводчан, она получила комнату во вновь построенном доме.

Я спросил у Павловского, где будет жить Жиганов, Капустянский и Грушин полистав многочисленные листы со спинами, он спросил, а кто они такие? Ответив Павловскому, я сразу же пошел в партком и все рассказал Елкину. Вечером собрался партком и зам. директора Стрелецкий был строго предупрежден, если он в течение суток не наведет порядок в жилищном отделе завода, то будет привлечен к партийной ответственности.

На следующий день Стрелецкий позвонил Елкину и назвал адреса, где будут жить руководители ОКБ. Через некоторое время, я встретил начальника механического цеха завода Болотинского, он мне сказал, что пустовавшую комнату в квартире, где я живу, готовят для Грушина.

Эшелоны прибывали не в той последовательности, как уезжали из Харьков, что иногда сказывалось на становлении производства, на новом месте.

Вот прибыл пятый и шестой эшелоны, а четвертый, где находилась крупная стапельная оснастка, где-то застрял в пути. Пришлось дирекции завода организовать его розыск при помощи самолета По-2, возложив это на летчика Коробко и старшего механика ЛИС'а Александрова. Они, пролетая от Перми над железнодорожной магистралью и, увидев эшелон с оборудованием, производили посадку на прилежавшие к железнодорожным станциям дороги или площадки, и обнаружив наши эшелоны, способствовали их продвижению. Эшелоны поступали на рампу железнодорожной ветки моторного завода, где подлежали в течение 10-12 часов разгрузке. Для обеспечения круглосуточной разгрузки эшелонов, в дневное время разгрузка производилась

заклученными, а в ночное время бригадами, составленными из мужчин рабочих, ИТР и служащих завода.

Уральская зима быстро вступала в свои права, ночью в октябре мороз доходил до минус 15-20 С. На железнодорожной ветке была только одна небольшая будка с печью, в которой можно было обогреться небольшому количеству людей, поэтому было разрешено разжигать костры для обогрева работающих. После того как один заключенный нечаянно уронил ящик, из которого вместе с напильниками выпал уложенный одним из предприимчивых инструментальщиком в Харькове кусок сала, заключенные стали ронять все ящики. Пришлось грузы в такой упаковке разгружать бригадами завода и в дневное время. В дальнейшем заключенные использовались на разгрузке только оборудования, оснастки и металла.

На расконсервацию заделов и работу в заготовительных и агрегатных цехах требовались женские руки, и был брошен клич о привлечении к работе не работавших ранее членов семей. Тамара, сестра Люси, пошла работать в один из цехов завода. Люся к работе в цехе № 2 не приступала, ей в ноябре месяце предстояло идти в роддом. Работали зачастую без остекления оконных проемов, без тепла, потому что у установленных печей можно было только обогреться. Печи не создавали в помещениях должной плюсовой температуры, но уже стучали молоты «Беше» и раздавался треск пневмомолотков. Работа в цехах разворачивалась, набирала темп и, вновь организованные фронтовые бригады начали выдавать свою продукцию. Начальником одного из таких цехов, в первых числах ноября был назначен Вигура. Люди горели желанием, не считаясь с трудностями тяжелых условий труда, скудного питания и плохих условий отдыха, как можно скорее вложить и свою частицу труда в огромный котел усилий советского народа в борьбе с заклятым врагом. Никакими впечатляющими словами и образными выражениями невозможно описать, в каких тяжелых условиях приходилось нам работать на новом месте. Только переживший подобное может это понять. При этом совершенно отсутствовали случаи хныканья и упадничества, все были, как бы наэлектризованы высоким моральным

накалом. Агитационно-массовая работа, которую под руководством парткома проводили первичные партийные организации, проходила с большим охватом при большой активности участников. Сейчас трудно представить ту силу подъема и радости, вызванную в народе сообщением о докладе Сталина на торжественном заседании Московского Совета депутатов трудящихся 6-го ноября 1941 года, посвященном 24-ой годовщине Великого Октября. Заключительные слова его доклада, полные уверенности в Победе, ставшие затем крылатыми «Наше дело правое, Победа будет за нами!» Также сообщение 7-го ноября о том, что утром на Красной Площади Сталин выступил перед участниками парада, где в заключение сказал: «На вас смотрит весь мир, как на силу, способную уничтожить грабительские полчища немецких захватчиков. На вас смотрят поработанные народы Европы, попавшие под иго немецких захватчиков, как на своих освободителей. Великая освободительная миссия выпала на вашу долю. Будьте же достойными этой миссии! Война, которую вы ведете, есть война освободительная, война справедливая. Пусть вдохновляет вас в этой войне мужественный образ наших великих предков – Александра Невского, Дмитрия Донского, Кузьмы Минина, Александра Суворова, Михаила Кутузова! Пусть осенит вас победоносное знамя великого Ленина!».

Газеты с этими материалами долго были основным нашим пособием в агитационной массовой работе среди трудящихся нашего завода.

Наконец, прибыл и наш эшелон. Как и следовало ожидать, нам выделили площади только для КБ, в которых мы в очень стесненных условиях разместили конструкторов. Все прибывшие были устроены на квартиры, в порядке уплотнения жителей поселка моторного завода и города. Мне пришлось временно приютить Жоржа Криворученко и его жену Аню. Через некоторое время приехал в Пермь Люсин брат Валентин, семья которого разместилась по частям на разных квартирах, а ему временно пришлось жить у нас. Таким образом, в нашей комнате дней пятнадцать на кроватях спали четыре женщины, а на полу трое мужчин. Вот в таких условиях мы жили, работали по 10-12 часов в сутки.

К прибытию нашего эшелона на завод поступили из хранилища взамен сгоревших комплекты чертежей на самолеты «Су-2», «Су-6» и «Гр-1». Часть работников КБ приводила в порядок техническую документацию на самолет Гр-1, а часть, в том числе и моя группа вооружения, которая стала единой для всех самолетов, работала по восстановлению всех изменений, которых не было в запасном комплекте чертежей.

В ночь на 19 ноября Люся родила дочь, которая в честь моей мамы и самой младшей сестры Люси была названа Еленой.

В Перми судьба нас снова свела с работниками ОКБ Сухого. Нам не требовалось дополнительного времени на взаимную притирку. Мы сходу вместе стали выпускать техническую документацию для серийного производства самолетов Су-6. О взаимной дружбе говорит тот факт, что кто-то информировал Сухого о том, что моя жена родила ребенка. А при встрече Павел Осипович не только меня поздравил, но и сказал, что когда придет время забирать роженицу и ребенка из роддома, я могу воспользоваться его автомобилем, о чем он указание своему шоферу уже дал. Представляете, как это меня тронуло, и я не находил теплых слов для выражения ему своей благодарности.

Как-то в конце ноября месяца я пришел к ужину домой. К ужину обычно для всех готовился большой чугунок картошки. На стук в дверь квартиры сосед кого-то впустил в прихожую и через дверь комнаты я слышу, что кто-то спрашивает меня. Выйдя в прихожую, вижу: стоят усталые, не бритые и как потом выяснилось, очень голодные Грушин и Белостоцкий. Прибыв в Пермь, они решили через меня узнать, есть ли для них жильё и где оно? Петр Дмитриевич сообщил, что после того, как из ЛИИ ушла платформа с нашим самолетом, на следующий день, он вылетел в Казань.

Убедившись в том, что из Казани в Пермь ни поездом, ни самолетом не добраться, он воспользовался пароходом. На пароходе он встретил Белостоцкого, который, отстав где-то от эшелона, тоже плыл в Пермь. Первые дни пути на пароходе они кое-как питались в буфете, а когда продукты в буфете кончились, его закрыли. Дальше пришлось плыть впроголодь, добывая

пищу на берегу при остановках парохода. Доплыть до Перми пароход не смог. Кама начала интенсивно замерзать, и от Оханска им пришлось с пересадками на поездах местного сообщения добираться до Перми.

Я вышел в кухню и сказал Люсиной матери, чтобы она принесла, и предложила им еду, а мы ужинать будем позже. Кроме картошки, у нас другой еды не было. Ксения Андреевна принесла им по большой миске вареной картошки, приправленной постным маслом. Они быстро справились с первой порцией. Потому как они, особенно Белостоцкий, кушали, я понял, что они здорово проголодались и в пути у них кроме физиологического голода, возник ещё, если можно так выразиться «психологический голод». Это когда человек, насытившись, уже думает, когда же он еще будет кушать. Поэтому я попросил Ксению Андреевну, не спрашивая их, положить каждому ещё столько же. Она молча открыла крышку, которой был накрыт чугунок с картошкой, я увидел, что полчугуна картошки нет. На её вопросительный взгляд я ответил, что ничего, кладите остальную, нам сварите вторично, мы подождем. Когда они выпили по большой чашке чая, их начала одолевать усталость.

Александр Белостоцкий ушел, узнав адрес, где проживала его семья, а Петра Дмитриевича я повел в квартиру, расположенную на нашей площадке подъезда, где для него была выделена комната. Я побеспокоился, чтобы соц. быт в эту комнату завез кровать с постельными принадлежностями. Побывал вечером в бане, которая была рядом с нашим домом. На следующий день мы пригласили Петра Дмитриевича позавтракать, он говорил, что, не смотря на то, что в комнате было холодновато, спал он, как убитый.

Кроме КБ П.О.Сухого и нашего ОКБ в Пермь с заводом № 207 было эвакуировано и КБ С. А. Кочергина. В ноябре месяце 1941 года КБ Кочергина было ликвидировано, и Петр Дмитриевич по просьбе и рекомендации Кочергина взял к себе несколько конструкторов, один из них был переведен и в мою группу.

Через несколько дней из Наркомата поступило указание об ограничении выпуска самолетов Су-2 по наличию агрегатов

планеров, и приступить к подготовке производства серийного выпуска самолетов Ил-2.

Дирекцией была скомплектована группа из специалистов завода, которая под руководством Грушина, должна была 28 ноября вылететь в Куйбышев на завод № 18 для ознакомления с производством и для получения технической документации на самолет Ил-2. От конструкторов в эту группу были включены Кравченко, Белостоцкий, Агроник, Ватель и я. Вылететь в Куйбышев должны были в 12.00 с военного аэродрома, расположенного где-то за Бахиревкой. В одиннадцатом часу на автобусе выехали от завода, облачность была десять баллов, но высокая и казалось, что помех не будет. Подъезжали к аэродрому уже в сплошном снегопаде и видимости никакой. На аэродроме мы увидели до 60-ти стоящих в снегу явно не нашего производства истребителей. Вылет был перенесен на 14.00 и командир воинской части пригласил нас в столовую, где нас угостили (без карточек) рисовой кашей, сваренной на молоке, которой мы в своем рационе давно не имели.

В разговоре выяснилось, что шестьдесят английских истребителей «Харрикейн» нами получены в порядке военной помощи, но без оружия и боекомплекта. Одноместные истребители «Харрикейн» с 1937 года находились на вооружении английских ВВС, имели крейсерскую скорость 483 км/час и были вооружены восемью пулеметами системы Браунинг, установленными в крыльях по четыре с каждой стороны. Его крылья имели металлическую обшивку только в носовой части, остальная часть крыльев была обтянута полотном, чего давно уже не делалось на наших истребителях. Мы-то знали, что английские ВВС с 1938 года располагают лучшими истребителями «Спитфайр» с таким же вооружением, но цельнометаллическим крылом и максимальной скоростью 575 км/час. К слову будет сказано, «Спитфайр» в 1940 году использовался финнами в войне против нас. Следовательно, английское правительство вместо того, чтобы это старье бросить под копер, направило их нам, да еще без оружия и боеприпасов.

Прогноз погоды до конца дня ничего хорошего не обещал, и мы возвратились домой. Три последующих дня мы исправно,

теперь уже к 10.00, приезжали на аэродром, съедали, ставшей традиционной, рисовую кашу, ожидали до конца дня погоду и к вечеру уезжали домой. Только 2-го декабря во второй половине дня при минимальной видимости до 400-500 метров, но при лучших метеорологических условиях на месте посадки в Куйбышеве нам дали разрешение на вылет. Первую половину пути летели в крайне тяжелых условиях, буквально стригли верхушки елей, потому что над самим лесом стоял густой туман. Когда из массива верхушек деревьев вдруг возникало дерево повыше, летчик виртуозно возвышал крыло Ли-2 над препятствием.

Все вздохнули с облегчением только тогда, когда под самолетом замелькал другой ландшафт. Наступили сумерки, когда через два с лишним часа полёта впереди замаячили огоньки Куйбышева. Посадку произвели на аэродроме завода № 18 и когда вышли из самолета, только тогда почувствовали как холодно. Мы попросили начальника лётной станции завода соединить нас с главным инженером завода Востровым. Когда Востров узнал, что прилетели харьковчане за технической документацией на самолет Ил-2, о чем на заводе уже было указание Наркомата, он сразу же дал указание, чтобы нас с сопровождающим доставили в заводоуправление.

Воронежский авиационный завод, переезжавший в Куйбышев на прекрасно спланированный заканчиваемый строительством завод, был в состоянии становления. Но в сборочном цехе, где строители вели еще монтажные работы системы отопления, уже собирались первые куйбышевские Илы. Все это рассказал нам заместитель начальника ЛИС'а по пути к дирекции завода.

подавляющее большинство из нашей группы было знакомо или знало Вострова по работе на харьковском заводе. По характеру спокойный и суровый, а по деловым качествам непревзойденный авторитет, он пользовался у нас на заводе большим уважением. Как потом мы узнали, и здесь он был душой производства. И нам было приятно слышать хороший отзыв о нем, как о бывшем харьковчанине. Поэтому, мы были рады встрече с ним, да и он не скрывал своего удовлетворения от встречи с нами и обещал сделать все, зависящее от него, чтобы наша миссия была наиболее эффективной.

Несмотря на свою занятость, он много уделил нам времени. После короткого экскурса в прошлое, перешли к деловой части и здесь мы снова увидели прежнего Вострова, коротко, по-деловому дававшего указания работникам завода, кому поручалось работать с нами. Эту ночь мы провели на столах и стульях в двух комнатах соц. быта завода, потому что комнаты в квартире одного из домов в заводском поселке, где предполагалось наше размещение, оказались не оборудованы под жилье.

Утром, умывшись снегом, закусив прихваченным из дому, мы сразу же пошли на завод оформить пропуска и договориться, о порядке работы с исполнителями. На заводе мы случайно узнали, что здесь в Куйбышеве где-то в порту, на какой-то барже проживают работники нашего завода, которые выехали из Харькова с автоколонной завода.

Вечером мы нашли наших товарищей, среди которых был и Иван Дьяченко, рассказавший нам о пережитых ими перипетиях при продвижении автоколонны. Они нас угостили бубликами с пивом, которое в то время в Куйбышеве продавалось только ведрами.

Когда на заводе все задействованные службы начали готовить техническую документацию, мы в общих чертах ознакомились с конструктивными особенностями самолета Ил-2. Через несколько дней мы поехали в КБ Ильюшина, которое было размещено в городе. Здесь каждый познакомился с руководством соответствующих конструкторских групп, с которыми в дальнейшей нашей работе нам придется иметь контакты. Петр Дмитриевич получил от Ильюшина доверенность на решение технических вопросов при производстве самолетов Ил-2.

В течение двадцати двухдневного нашего пребывания в Куйбышеве мы часто приезжали в КБ Ильюшина для уточнения или выяснения некоторых технических вопросов, не отраженных в технической документации, на которые не могли получить ответы в КБ завода.

В КБ Ильюшина был хороший буфет, в котором можно было без карточек хорошо поужинать, главное там было то, к чему я был неравнодушен; пиво и виногрет. Как-то вечером, войдя в этот

зал, где был буфет, мы обратили внимание, что все кушают винегрет, а на столиках графины с пивом отсутствуют. Когда я и Кравченко брали порции винегрета, мы увидели стоявшую пивную бочку с насосом. Спрашиваем, почему насос на бочке, если в ней нет пива? Буфетчица ответила, наоборот, есть пиво, но нет насоса, он испорчен. Обращаясь к Кравченко, я предложил: «Ну что, Ваня, тряхнем своей стариной и отремонтируем насос». «Да, многие пытались что-то сделать, да ничего не получилось»,— сказала буфетчица. Мы предложили условие, что если отремонтируем насос, то берем на всю нашу группу пива без ограничения. «Я согласна,— ответила буфетчица,— мне пиво надо продать». Мы сняли пиджаки, зашли за стойку буфета и, используя имевшийся в наличии инструмент, приступили к работе.

Минут через 30-40 мы справились с делом, к всеобщему удовлетворению насос выдал первый графин. После этого случая за мною и Кравченко надолго закрепилась репутация специалистов по пивным насосам.

Успешно выполнив свою миссию, мы 25 декабря загрузили Ли-2 технической документацией, которая нужна была нам в первую очередь и были готовы вылететь в Пермь.

Как назло, в этот день разразилась пурга и вылет не состоялся. Не вылетели мы и на следующий день. Здесь же на аэродроме задержался и другой Ли-2, на нем в Москву летел Агаджанов — директор таганрогского завода, эвакуированного в Тбилиси, где его не приняли как директора. Задержкой с вылетом мы не были огорчены, потому что здесь впервые узнали радостное сообщение о том, что Советская Армия, начав 5 декабря на Западном фронте контрнаступление, отбросила врага на 100-250 километров от Москвы.

Наконец, 27 декабря мы приземлились на аэродроме моторного завода. В Перми был мороз более 45 °С, при большом инее наш самолет буквально на глазах покрылся мохнатым покрывалом, что для нас, жителей Украины, было необычным. На следующий день мы узнали печальную новость. Без нас прибыл и уже разгружен самолет Гр-1, отправленный из ЛИИ. Когда мы с Петром Дмитриевичем ознакомились с его состоянием,

то поняли, что его нужно дефектировать и снова проводить сборочные работы. Не только было сорвано все оборудование кабины и снят плексиглас фонаря, но была срезана вся резина с покрышек колес шасси.

Новое задание заводу, конечно, не позволяло нам заняться сейчас опытным самолетом. На следующий день конструкторы разбирали привезенные нами два комплекта чертежей самолета Ил-2 и оснастки. Служба завода, подчиненная единому плану работ по подготовке производства, заработала с большим напряжением. Раньше 23-24 часов мы домой не уходили. Как обычно в таких ситуациях партком завода также перестроил свою работу применительно к новым задачам, поставленным перед коллективами подразделений и первичными партийными организациями. В начале января к Петру Дмитриевичу приехала его семья. Его жена Зинаида Захаровна стала работать в группе прочности ОКБ завода, которая была переключена на работу по самолету Ил-2.

Утром 25 января руководящий состав завода и членов бюро парткома срочно собрали в дирекции завода. Нам сообщили о Постановлении Государственного Комитета Обороны СССР от 24 января 1942 года о расформировании нашего завода и откомандировании всех работавших на нем работников в Москву для использования их равными частями на вновь организованных заводах № 23 и № 30. Этим же Постановлением ликвидировалось и ОКБ П. Д. Грушина.

Жиганов по просьбе П.О.Сухого был переведен к нему в КБ на должность начальника производства, а меня Грушин назначил исполняющим обязанности заместителя начальника ОКБ завода. Мои функции сводились в основном к приведению технической документации самолета Гр-1 в порядок, чем сейчас занимались все группы КБ.

На заводе был образован ликвидком во главе со Стрелецким, а его заместителем был помощник директора завода по кадрам Лихолип. Ликвидком занимался реализацией и списанием материальных средств, а также распределением кадров завода на другие заводы. Поскольку ОКБ завода было на самостоятельном балансе, все вопросы реализации материальных ценностей были

возложены на бухгалтера ОКБ Самойленко. Решение вопросов дальнейшего использования работников СКБ Грушин оставил за собой, а меня, Рябоконя и инженера группы общих видов Мартынова, Грушин оставил при себе.

Мы дали согласие работать с ним, независимо от того, куда он будет направлен.

Приехали мы в Москву и поселились в гостинице «Москва» в июне месяце 1942 года. Грушин и бухгалтер ежедневно ездили в Главк для сдачи финансовых отчетов за период деятельности ОКБ, но безуспешно, там было не до них.

В один из дней Грушина вызвали к Маленкову и предложили ему работать в аппарате ЦК партии заведующим авиационным отделом. Петр Дмитриевич согласия не дал, ссылаясь на то, что он не имеет склонностей для аппаратной работы, но с его возражениями не посчитались и предложили заполнить анкету. Когда об этом стало известно Яковлеву, заместителю Наркома авиационной промышленности, он сумел доказать Маленкову, что Грушин нужнее сейчас Лавочкину, у которого нет заместителя по серии и эксплуатации самолетов, куда он и получил назначение.

Перед отъездом в Горький, Грушин договорился с начальником Главка Шишкиным, что отчет ОКБ Главку буду сдавать я и бухгалтер Самойленко. Мы тепло распрощались с Петром Дмитриевичем и наша дальнейшая судьба зависела от начальника Главка, в распоряжение которого мы поступили.

ПОСЛЕСЛОВИЕ.

После отъезда Петра Дмитриевича к новому месту работы в город Горький заместителем главного конструктора по серии и эксплуатации самолетов ОКБ А. С. Лавочкина, я и бухгалтер Самойленко свой трудовой день начинали в приемной начальника 6-го Главного Управления С. Н. Шишкина.

Каждое утро главный бухгалтер Главка заходил и говорил, что сегодня заместитель начальника Главка с нами заниматься не сможет, и мы уходили из Наркомата. Так происходило несколько дней, я и Анатолий Рябоконь решили зайти к начальнику Управления по кадрам Андрею Андроникову (бывшему хаёвцу) и получить у него направление на завод № 30, я даже как-то побывал на месте своей предстоящей работы. От работников Главка мы узнали, что одновременно с ликвидацией нашего ОКБ под предлогом сосредоточения кадров на серийном выпуске боевых самолетов Наркоматом были ликвидированы бюро главных конструкторов. В. П. Яценко, М. М. Пашинина, С. Г. Козлова, А. А. Боровкова, И. Ф. Флорова и других. Когда я через многие годы прочел в книге А. С. Яковлева «Цель жизни» о том, что он, работая заместителем Наркома, помогал главным конструкторам, понял каким кощунством отдавали те строки. Узнали мы и о том, что при проектировании самолета Ла-5, чтобы ускорить его серийное освоение, Лавочкин применил фюзеляж самолета ЛаГГ-3. В связи с тем, что на Ла-5 был установлен мотор воздушного охлаждения АШ-82, возникли большие доработки фюзеляжа в стыке капота мотора с фюзеляжем.

Самолет Ла-5 был построен в конце 1941 года и в процессе летных заводских испытаний у него было много доработок. На государственные испытания он попал только в апреле 1942 года. Ла-5 имел такую же максимальную скорость, как и самолет Як-1, но был более маневренным и имел более мощное стрелковое вооружение, что способствовало принятию решения запустить его в серийное производство до завершения государственных испытаний.

Самолетчики знают, какой пакет замечаний получают главные конструкторы после государственных испытаний опытных самолетов. Некоторые из них значатся под индексом первоочередных. Самолеты в производстве уже на разной стадии готовности, это приводит к производственным потерям, связанным с проведением вынужденных работ по демонтажу.

К этим замечаниям добавляются эксплуатационные недостатки, выявляемые в процессе войсковых испытаний, а затем при штатной эксплуатации самолетов в боевых условиях в воинских частях. Вот такой ворох забот совершенно неожиданно свалился на плечи Петра Дмитриевича. Но, зная его конструкторский талант, его инженерную организованность и стойчивый характер, у нас не было и тени сомнения, что все это он не преодолет. Обсуждая между собой ситуацию, в которой оказался Петр Дмитриевич, мы сожалели только о том, что вот собралась его семья в Москве, а ему пришлось опять уехать на холостяцкую жизнь, но теперь уже в город Горький. Наконец, настал день, и бухгалтер Главка пригласил нас к себе для предварительного как он выразился, ознакомления с финансовым отчетом по теме «Гр-1» узрев сразу же нарушение какого-то циркулярного письма, он предъявил претензии Самойленко. Почему он не сигнализировал в Главк о том, что Грушин расходовал средства, не утвердив в Наркомате положение об оплате работников ОКБ. В результате чего некоторые конструкторы, начальники цехов и мастера ОКБ получали зарплату в размере нескольких окладов. Нет, такого отчета я не приму. Пойдемте к заместителю начальника Главка. Последний, выслушав главного бухгалтера, спровадил нас к главному бухгалтеру Наркомата (если не ошибаюсь) Фомичеву, которым почему-то всех пугали. Выслушав информацию главного бухгалтера Главка, выяснив, почему вместо Грушина присутствую я, и, проверив мои полномочия, он начал смотреть материалы финансового отчета. Дело серьезное и подсудное, оторвавшись от бумаг, заключил он. Для начала надо наказать бухгалтера Самойленко и срочно вызвать Грушина, обеда нас взглядом, промолвил Фомичев. Самойленко порывался что-то сказать, в это время зазвонил один из те-

лефонов и пока Фомичев долго и пространно кого-то в чем-то убеждал, я успел дать Самойленко знак «не возражать». Когда Фомичев положил трубку телефона и медленно поворачивался в нашу сторону, еще будучи во власти происшедшего разговора, я, упредив его, попросил меня выслушать. Что могут изменить ваши пояснения, ведь Вы здесь совсем не причем, ответил он. «Но я всё же хочу сказать чтобы перед принятием решения Вы учли следующее: прежде всего, систему оплаты за работы в ОКБ по теме «Гр-1», которую внедрил Грушин, поддержала партийная организация отдела, секретарем которой являлся я до расформирования ОКБ. Второе, Грушин себе премий по этапам проектирования самолета не выписывал, а думал прежде всего о деле. Он сократил конструкторское бюро за счет перевода в службы завода малоэффективных конструкторов третьей категории и чертежников, разложив их работы на оставшихся в КБ, сократив, таким образом, общую численность на 25-30 процентов. Работали мы каждый день до 10, а иногда и более, часов вечера, не получая доплаты за сверхурочные часы работы. И с нами всегда был Грушин. Вам должно быть известно, что тема была конкурсной и мы соревновались с двумя московскими ОКБ – главных конструкторов Поликарпова и Микояна. Мы свой самолет доставили в ЛИИ раньше, чем это сделал Поликарпов, а самолет Микояна мы и не видели. Денег, ассигнованных на тему, мы не перерасходовали, а работу сделали. Так за что же нас наказывать?» За время моей тирады, взгляд Фомичева от строго-злого как-то потеплел и стал более внимательным. Видимо, кое-что из моих слов имело логику никак не совместимую с его намерением. «Яковлеву, – продолжал я, – удалось убедить Маленкова не брать Грушина в аппарат ЦК, ибо в создавшейся обстановке сложившейся в КБ Лавочкина с самолетом Ла-5, там требовался именно такой конструктор, как Грушин». Видимо, эти последние мои слова произвели определенное воздействие. «Ладно, – обращаясь к главному бухгалтеру Главка, сказал Фомичев, – Грушин никуда от нас не денется, передайте Шишкину, что отчет мы принимаем, а о результатах ему доложим, когда переговорим с Грушиным».

В следующее утро я с главным бухгалтером Главка были у Шишкина и о разговоре с Фомичевым ему доложили. Отпустив главного бухгалтера, Шишкин обратился ко мне с вопросом: «Где настроены работать?». «У нас уже есть направления управления по кадрам на завод № 30»,—ответил я. «У кого это у вас»,— переспросил Шишкин. И я ему рассказал, что я, начальник группы общих видов, и конструктор из этой группы были при Грушине, а когда его назначили к Лавочкину, то он не рекомендовал нам уезжать из Москвы. «Где эти товарищи?»,— спросил Шишкин. «Они в Вашей приемной ждут меня»,— ответил я. «Попросите их зайти». Я вышел в приемную и пригласил Рябокonia и Мартынова зайти в кабинет. Шишкин попросил у нас направления на работу, прочел и положил перед собой на стол. Тогда же каждый рассказал ему о себе. Когда же Толя Рябоконь рассказал, что он работал у И. Г. Немана, А. А. Дубровина и П. О. Сухого, а я, будучи студентом, у К. А. Калинина, Шишкин открыл ящик стола и смел в него наши направления, сказав что мы будем работать в ЦАГИ. «Как в ЦАГИ?»,— воскликнули мы. — Ведь ЦАГИ эвакуирован в Казань». «Верно,— ответил он,— но в подмосковное ЦАГИ мы вызвали некоторых ученых, таких как Христианович, Макаревский и других, кстати, известный вам Алексей Алексеевич Дубровин теперь мой заместитель по ЦАГИ (Шишкин в то время, кроме руководства, Главком опытного самолетостроения, исполнял обязанности начальника ЦАГИ в Стаханово). Мы собрали коллектив, который работает сейчас на нужды фронта. Там создано конструкторское бюро при центральных мастерских ЦАГИ, вот в этом конструкторском бюро будете работать и вы, в тех же должностях, которые были у вас в ОКБ, руководимом Грушиным. Сейчас я позвоню своему помощнику по кадрам в ЦАГИ товарищу Гусеву и, чтобы завтра же вы были у него. Оформляйтесь, получайте жильё и за работу, а там её очень много». Так в июне 1942 года мы стали цаговцами.

В конце этого года нам стало известно к нашей огромной радости, что Петр Дмитриевич Грушин блестяще справился с возложенной на него трудной задачей по доводке истребителя Ла-5. За то, что и завод и фронт, где воевали истребители Ла-5, были

его домом, он был награжден первым своим Орденом Ленина. В авиационных кругах нашей промышленности сформировалось мнение, что судьба истребителя Ла-5 была выпестована талантом Петра Дмитриевича Грушина. Это положение было подтверждено Советским историографом самолетостроения В. Б. Шавровым. Он в своей книге «История конструкций самолетов в СССР 1938-1950 годов» на стр. 208 написал «Серию Ла-5 вел Петр Дмитриевич Грушин».

Выполнив свою миссию в Горьком, в мае 1943 года Петр Дмитриевич был назначен главным инженером авиационного завода в Москве, который как бы продолжал его дело, начатое в Горьком, выпускал здесь серийно эти же теперь ему родные истребители Ла-5.

СПРАВКА

ГРУШИН
ПЕТР ДМИТРИЕВИЧ

Родился 2 (15) января 1906 года в городе Вольске (теперь в Саратовской области). Советский ученый в области авиационной и ракетной техники. Член КПСС с 1931 года. Дважды Герой Социалистического Труда (1961, 1980), академик АН СССР с 1966 года (член корреспондент АН СССР с 1962 года), доктор технических наук, профессор, с многогранной деятельностью, как педагог, руководитель конструкторскими разработками и, как руководитель предприятия отрасли. До учебы в Ленинградском политехническом институте, в 1925 году закончил Вольское профтехническое училище и работал слесарем до 1928 года. Закончив в 1932 году Московский авиационный институт, работал конструктором, а с 1934 по 1940 год, будучи Главным

конструктором КБ МАИ руководил разработкой и постройкой экспериментальных самолетов (авиетка-тандем «Октябренок» – 1935 г.; Ш-Тандем» – 1937 г.; ББ-МАИ – 1939 г.)

В 1940-1942 годах работал Главным конструктором ОКБ Харьковского авиационного завода, руководил разработкой и постройкой двухмоторного истребителя дальнего сопровождения – Гр-1. В 1942-1943 годах – заместитель главного конструктора С. А. Лавочкина по доводке и серийному производству самолетов Ла-5. С 1943 по 1948 год занимал руководящие посты в авиационной промышленности. В 1949-1951 годах преподавал в МАИ, декан самолетостроительного факультета, проректор по научной работе. В 1952 - 1953 годах Петр Дмитриевич работал первым заместителем главного конструктора, а с 1953 года ответственным руководителем и Генеральным конструктором предприятия – ОКБ-2, с 1967 г. – Машиностроительное конструкторское бюро «Факел», основные работы которого – создание летательных аппаратов, решение задач ПВО и создание систем ПРО, разработка технологий и средств боевого поражения баллистических целей, создание управляемых противоракет. Под руководством П. Д. Грушина разработаны ракеты для зенитных комплексов и систем С-75, С-125, М-1, М-11, С-200, «Оса», С-300П, С-300ПМ, «Фаворит», «Форт», «Тор» и др.

Делегат XXII, XXIII, XXIV, XXV, XXVI съездов КПСС, избирался депутатом Верховного Совета РСФСР 5 и 6 созывов.

В значительной степени успехам в разработке противоракет послужило то, что в феврале 1966 года руководитель МКБ «Факел» П.Д.Грушин был избран в члены ЦК КПСС, а с 1 июля 1966 г. он стал действительным членом Академии наук СССР. Столь высокое признание важности выполняемых под его руководством работ, его организаторских качеств, открыло перед Грушиным немалые возможности, которые были использованы им с максимальной пользой для дела.

Лауреат Ленинской премии (1963г.).

Награжден семью орденами Ленина (1942, 1945, 1956, 1958, 1961, 1980 1986), Орденом Октябрьской Революции (1971), орденом Трудового Красного Знамени (1975), медалями.



Грушин П. Д.



Карпов Ю. Н.



Лиходей В. М.