

## **Подвиг коллектива Саратовского авиационного завода в годы Великой Отечественной войны**

### **Из воспоминаний директора Саратовского авиационного завода Левина С.И.**

Со второй половины 1938 года после коренной реконструкции саратовский завод освоил производство самолетов.

Было принято решение об организации серийного производства нового истребителя, созданного конструкторским бюро Александра Сергеевича Яковлева на Саратовском авиационном заводе.

Як-1 имел цельнодеревянное неразъемное крыло с двумя лонжеронами и фанерной обшивкой, такой же конструкции были киль и стабилизатор, ферменный фюзеляж из стальных труб, обтянутый авиационным полотном, убирающиеся в полете шасси. Самолет весом 2895 килограммов имел максимальную скорость 580 километров в час. Он был вооружен 20-миллиметровой пушкой, двумя пулеметами калибра 7,62 миллиметра; предусмотрена подвеска под крылом шести реактивных снарядов. Як-1 — первый боевой истребитель, созданный в ОКБ А. С. Яковлева, — после укороченной программы заводских испытаний в июне 1940 года был передан на государственные испытания.

Январь и февраль 1941 года были месяцами напряженной работы по перестройке производства.

День 22 июня 1941 года для коллектива Саратовского авиационного завода начинался так же, как и для миллионов советских людей. Это было воскресенье, и многие работники с семьями отдыхали в пригородных лесах, на Волге, в заводском доме отдыха. Услышав по радио о нападении на Родину гитлеровской Германии, все сразу же поспешили на завод.

Фашистская Германия начала войну с нами не только с сильным во всех отношениях самолетным парком, но и с хорошо подготовленным летным составом. Советские Вооруженные Силы война застала в стадии реорганизации и перевооружения. Авиационные части только начали оснащаться новыми самолетами Як-1, МиГ-3, ЛаГГ-3, Ил-2 и Пе-2.

Нужны истребители. Фронт требует их пополнения. И в первые же дни войны завод увеличивает выпуск самолетов, оставив далеко позади запроектированные мощности. Но самолетов нужно больше и больше.

В практику работы завода был введен порядок ежедневной сдачи готовых к бою самолетов. Облетанные, укомплектованные пушками, пулеметами, реактивными снарядами самолеты сдавались фронту. Впоследствии не раз случалось, что, вылетев с заводского аэродрома на фронт, летчики по пути вступали в бой с вражескими самолетами.

Все ошутимее становились трудности с материально-техническим снабжением: перебой с поступлением моторов, металла, радиаторов, винтов, клея, резины и многих других материалов и комплектующих изделий, необходимых для изготовления самолетов.

Транспорт перегружен военными перевозками. А завод требует ежедневно в больших количествах различные материалы и комплектующие изделия. Но трудно даже выяснить из-за эвакуации, где находится, куда направляется тот или иной завод-поставщик.

К октябрю завод полностью перестроился на военный лад. Все цехи работали круглосуточно. Каждая смена — по 11 часов. Ежедневный выпуск самолетов в октябре

увеличился в два раза против июня. Цехи — крыльевой, фюзеляжно-сварочный, окончательной сборки — и аэродром переведены на казарменное положение.

В 1942 году заводом были организованы постоянно действующие ремонтные точки на территории Приволжского военного округа, в воздушных армиях и авиационных школах. Завод направлял туда квалифицированных инженерно-технических работников, рабочих, обеспечивал материалами, запасными частями и инструментом. В 1943 году только в воздушных армиях находилось 13 заводских бригад, которые восстановили 476 самолетов.

Все годы войны завод делился с воинскими частями материалами, инструментом, комплектующими изделиями. Часто к нам приезжали «ходоки» из воздушных армий, дивизий, полков за помощью, за деталями.

Особое внимание завода было обращено на оказание помощи французским летчикам полка «Нормандия — Неман».

В трудные дни октября 1941 года формируются три авиационных полка из добровольцев-летчиц, ранее работавших в аэроклубах, школах и на линиях Гражданского воздушного флота. Этим занимается майор М.М. Раскова

Перед М.М. Расковой была поставлена нелегкая задача — скомплектовать полностью из женщин три боевых полка: пикирующих бомбардировщиков на новейших самолетах Пе-2, истребителей на Як-1 и ночных бомбардировщиков на По-2.

В первых числах января нам пришло указание — передать женскому истребительному полку 24 самолета Як-1. В это время на аэродроме ожидал самолеты летно-технический состав, прибывший прямо с фронта. И вдруг — передать сразу 24 «яка»! Да еще кому, девушкам! Немало было высказано горьких шуток...

Увеличение выпуска самолетов потребовало и значительного увеличения числа работающих. Многие из пришедших на завод вообще не имели никакой квалификации, опыта, не работали на производстве, не привыкли к производственным порядкам, дисциплине. Они шли на завод со своими горестями, невзгодами, разными привычками и настроениями. Немало было тех, кто на дорогах войны потерял детей, [39] родителей, оставил имущество, ушел из дома в чем был.

Более 54 процентов составляли теперь на заводе женщины, более 45 процентов — подростки и молодежь.

Да, завод изменил свой облик! Стоило пройтись по заводским корпусам — и казалось, что вы попали в детский дом... Совсем юные, худые, узкогрудые девочки и мальчики. Многие работают у станков на специально изготовленных подставках: ростом маловаты. Лица серьезные, напряженные. С большим усилием переводят рычаги у станков, зажимают детали в тисках или держат в детских неокрепших руках солидный пневматический молоток, большой рубанок. Многие ребята потеряли своих родных и близких.

Времени очень мало, нужно быстро научить новичков выполнять операцию на станке, верстаке, стапеле, научить основным приемам работы, обращаться с инструментом. Срок зачастую был 7—10 дней. А дальше — работай самостоятельно, выполняй задания наравне с другими.

9 сентября 1942 года Указом Президиума Верховного Совета СССР Саратовская область была объявлена на военном положении.

Приближение фронта потребовало принятия специальных мер. Были дополнительно укомплектованы формирования местной противовоздушной обороны (МПВО), усилена их подготовка. В помощь зенитной части ПВО на территории завода на специальных установках мы смонтировали пулеметы и пушки, организовали около [72] них круглосуточное дежурство. Приготовили щипцы, ящики с песком, бочки с

водой для гашения зажигательных бомб. Усилили светомаскировку. Деревянные перекрытия окрасили огнезащитной краской. Всем работающим выдали противогазы. На территории завода, жилых поселков дополнительно были вырыты щели для укрытия. Для защиты города на аэродроме в боевой готовности дежурили заводские летчики на пяти Як-1.

Первые вражеские самолеты появились над городом еще в феврале 1942 года. Массовыми стали налеты в июне и сентябре. Все чаще и чаще по ночам в Саратове стали раздаваться сигналы воздушной тревоги.

Не сразу привыкли работать в условиях воздушной тревоги. Бывало, кое у кого сдавали нервы, люди покидали свои рабочие места и убегали в укрытия. Бывало и так, что крупные осколки артиллерийских снарядов пробивали крышу и попадали в цех.

В одну из сентябрьских ночей фашистские бомбардировщики прорвались к городу, сбросили несколько бомб на подшипниковый завод и на наш аэродром. На следующую ночь налет повторился. В ночь на 23 сентября несколько десятков бомбардировщиков снова совершили налет на Саратов. Основные объекты налета — крекинг-завод, железнодорожный мост через Волгу и наш аэродром. На крекинг-завод упало много зажигательных бомб, возник большой пожар, погибло более 100 человек. Одна из крупных фугасных бомб попала в шедшую по Волге баржу с людьми, утонуло более 200 человек. Несколько десятков бомб были сброшены на наш аэродром, повредив взлетно-посадочную полосу и 12 самолетов Як-1.

Налеты фашистской авиации на город, на суда, идущие по Волге, эшелоны, направляющиеся в Сталинград, повторялись все чаще. Ночные смены работали под постоянный гул зенитной стрельбы и взрывы фугасных бомб. Все чаще стали приходиться похоронные извещения в семьи работников завода.

Еще в ноябре 1941 года в стране начался сбор средств на строительство боевой техники и вооружения. В Саратовском государственном банке открылся специальный счет № 514031. Вначале саратовцы собирали средства на строительство танковой колонны имени В. И. Чапаева.

В первых числах ноября 1942 года к нам на завод приехал секретарь обкома партии П. Т. Комаров с группой колхозников из колхоза «Сигнал революции» Ворошиловского района. Они собрали 150 тысяч рублей в фонд обороны и попросили продать им самолет в подарок защитникам Сталинграда. Так на Сталинградском фронте в ноябре 1942 года появился первый именной самолет.

Вслед за колхозниками Ворошиловского района на завод стали прибывать делегации из колхозов и совхозов всех районов нашей и соседних областей, представители заводов, фабрик, учреждений, театров.

Хорошо запомнился мне этот день — 15 декабря 1942 года. В мой кабинет вошел высокий, крепко сложенный человек в черной поддевке, барашковой шапке. «Товарищ директор, хочу купить самолет».

Я спросил, кто он, из какого колхоза. Он ответил: «Ферапонт Петрович Головатый, из колхоза «Стахановец» Новопокровского района Саратовской области». Я вспомнил, что недавно мы продали этому колхозу три самолета, и подумал, что колхозники еще собрали средства и хотят пополнить свои подарки фронту. Но в беседе выяснилось, что самолет колхозник решил приобрести сам, на свои личные деньги.

Сказать откровенно, я как-то вначале немного растерялся. К тому времени на заводе перебивало много делегаций. Но чтобы кто-то единолично пожелал купить самолет — такого еще не было.

Пошли мы с Ф. П. Головатым в цех, где на потоке шла сборка. Ферапонт Петрович ходил от самолета к самолету, пробовал рукой обшивку, заглядывал в кабину, советовался с начальником цеха В. И. Комаровым, какой самолет лучше.

Наконец выбрал и говорит: «Вот этот я покупаю». И тут же в цехе составили текст надписи: «Сталинградскому фронту от колхозника артели «Стахановец» тов. Головатого».

Через несколько дней состоялось вручение этого самолета командиру 273-го истребительного авиационного полка 8-й воздушной армии майору Борису Николаевичу Еремину, бывшему токарю саратовского завода «Серп и молот».

Много успешных боевых вылетов провел на именном самолете замечательный летчик. Когда машина отслужила свой срок, Ф. П. Головатый приобрел на заводе второй самолет и вручил его снова подполковнику Б. Н. Еремину, тогда уже заместителю командира гвардейской истребительной дивизии. На фюзеляже была сделана надпись: «От Ферапонта Петровича Головатого 2-й самолет на окончательный разгром врага». Б. Н. Еремин закончил войну в берлинском небе. 270 боевых вылетов сделал он на подаренных истребителях. Участвовал в 70 воздушных боях. Сбил лично 8 вражеских машин и вместе со своими боевыми друзьями уничтожил еще 15.

Кончилась война, и этот самолет, на борту которого 8 звезд (по числу сбитых Ереминым самолетов), был установлен в Музее парка Победы

Благородный почин саратовского пчеловода Ф. П. Головатого нашел огромный отклик во всей стране. Колхозница Куриловского района Саратовской области Анна Сергеевна Селиванова приобрела у нас три самолета и передала их в часть, где мотористом служил ее муж. На средства саратовцев было построено 1520 самолетов и много другой боевой техники, только на средства колхозников области — 100 именных самолетов, их вручили прославленным советским летчикам.

Приобрел самолет Главный конструктор А. С. Яковлев и передал его дважды Герою Советского Союза П. А. Покрышеву. Академик В. Н. Образцов на нашем заводском аэродроме вручил приобретенный самолет летчику А. Ф. Лавреневу. На этом истребителе Лавренев сбил 11 вражеских самолетов, за что был удостоен звания Героя Советского Союза.

Пришел 1943 год. Начатое 19 ноября 1942 года наступление советских войск на Сталинградском фронте успешно развивалось. Гитлеровская армия несла значительные потери. Советские Военно-Воздушные Силы уже имели значительное превосходство.

С июня 1941 по 1943 год наша промышленность поставила фронту 29,9 тысячи боевых самолетов, а немецкая, [109] совместно с оккупированными государствами, выпустила в 1941—1942 годах 20,8 тысячи. Одержанные на фронте и в тылу успехи позволили обеспечить превосходство в численности и качестве самолетов над гитлеровской авиацией. Были созданы необходимые предпосылки для окончательного завоевания советской авиацией господства в воздухе.

Наши «яки» были во всех воздушных армиях. С воздушными армиями, их командованием завод имел постоянную связь.

4 января 1943 года стало днем нашей большой скорби. При перелете на фронт в сложных метеорологических условиях близ Саратова потерпел катастрофу самолет Пе-2. Весь экипаж погиб. Посланный на поиск с нашего аэродрома самолет По-2 доставил на завод труп М. М. Расковой.

М. Раскову похоронили в Москве у Кремлевской стены, ее боевых подруг из экипажа — в братской могиле в Саратове.

Летом 1943 года вновь создалась напряженная обстановка на фронтах. Немецкое командование готовилось к новому наступлению в районе Орел — Курск — Белгород. Наносились удары по крупным промышленным предприятиям, изготавливающим оружие.

Хотя фронт к этому времени отдалился от Волги на сотни километров, она продолжала оставаться важнейшей стратегической водной магистралью. Поэтому в апреле возобновились массированные постановки мин на Волге от Астрахани до Саратова, систематические налеты вражеских бомбардировщиков на наши караваны, суда и пристани.

4-я немецкая воздушная армия, базирующаяся в Донбассе, получила приказ обеспечить выполнение директивы Гитлера, обязывающей ВВС громить аэродромы, разрушать бомбовыми ударами авиационные заводы и предприятия, изготавливающие зенитное вооружение, бомбить Горький, Ярославль, Саратов.

С 12 июня вражеские бомбардировщики стали ежедневно производить налеты на Саратов. В 23 часа 25 минут раздавались сигналы воздушной тревоги: к городу приближались вражеские самолеты. Основные объекты налетов — крекинг-завод, железнодорожный мост через Волгу, Улешовская нефтебаза.

Железнодорожный мост враг так и не смог поразить, хотя попыток было сделано много. Надежно защищали его зенитчики и моряки, летчики и артиллеристы.

В ночь с 22 на 23 июня вражеские бомбардировщики прорвались к городу, сбросили бомбы на ТЭЦ, Улешовскую нефтебазу, угодили в стоящую у причала большую баржу с нефтью. Взрыв, пламя. Густой массой горящая нефть разлилась по Волге.

Две бомбы попали на территорию нашего завода. Одна вывела из строя насосную станцию, вторая повредила железнодорожную ветку. Фашисты всеми силами стремились уничтожить завод, выпускающий грозные истребители.

23 июня В 23 часа 25 минут, точно как и в предыдущие дни, раздался сигнал воздушной тревоги.

Тревожную обстановку той ночи передают отрывки из записей дежурного на командном пункте МПВО завода М. С. Гнедина.

«23 ч. 25 минут. Объявлена воздушная тревога по городской радиосвязи.

23 ч. 55 минут. Первые 30 минут прошли спокойно. В воздухе никаких изменений.

24 часа. Началась стрельба из зениток на дальних подступах к городу с юго-западного направления.

00-6 минут. Начался круговой зенитный огонь.

00-19 минут. На юго-западе, юго-востоке и северо-востоке работают прожекторы в разных направлениях. Начался вновь круговой зенитный огонь.

00-38 минут. Сброшено 7 осветительных ракет над средней территорией нашего завода. Одна опустилась на корпус № 2.

Дана команда о выводе людей в укрытия.

00.40 мин. Сбита осветительная ракета. Ракеты на корпусе № 1. В юго-восточной части три осветительные ракеты и фугасные бомбы.

00-41 мин. Слышен гул моторов, на корпус № 5 сброшена зажигательная бомба.

00-42 мин. Сброшена фугаска на аэродром. В центре корпуса № 5 сброшены фугаски. Фугаски в корпусе № 1, столовой корпуса. Прервана связь с наблюдательной вышкой.

00-45 мин. Связь с наблюдателями восстановлена. Пожар в корпусе № 1. Горит корпус № 5, цехи крыльевой, фюзеляжно-сварочный, сборки фюзеляжей, малярный, заготовительно-штамповочный, приспособлений.

00-49 мин. Сброшены фугаски в районе фабрики-кухни в количестве 5 штук. Пожара не произошло.

00-56 мин. Сброшены фугаски в направлении мастерской № 3 и кислородной.

1 час 05 мин. Горят инструментальный, ремонтно-механический, цех килей и стабилизаторов.

1 час 10 мин. Сброшены фугаски в направлении доски показателей, против гидравлической мастерской. Еще сброшены выше территории завода.

1 час 12 мин. Центральный склад горит, по всей крыше и по всей длине продолжают пылать старые очаги пожара».

В командный пункт поступают сообщения о разрушениях, пожарах. В медпункт, расположенный рядом с КП, доставляют раненых. Связь с городом прервана. Нет воды, нечем гасить огонь. Здание содрогается от взрыва, гаснет электричество. Включаем аварийное освещение. Докладывают о пожаре в деревообделочных цехах, где много деталей из добротного высушенного авиационного леса. Перекрытия в корпусах и перегородки в цехах также деревянные.

Вражеская бомба попала в магистральную линию водопровода, идущую из города на завод.

По радио передан сигнал отбоя. Но огонь бушует, пожирая готовые агрегаты, узлы и детали. Горят деревянные перекрытия и перегородки, большие запасы специально высушенного авиационного леса. Горят склады, где собраны запасы различных материалов и готовых изделий. Гибнет техническая документация. Огонь кромсает, коверкает оснастку. Накаляются станки и прессы. С грохотом обваливаются перекрытия в цехах.

Нельзя терять ни минуты. И, несмотря на падающие бомбы, взрывы, рушившиеся стены корпусов, люди мужественно вступили в борьбу с огнем. Старались спасти все, что можно было спасти. Сбивали огонь там, где осталась хоть капля воды в пожарных водоемах, тушили его с помощью песка, пускали в ход багры, топоры.

В борьбе с пожаром многие рабочие завода и бойцы команд местной противовоздушной обороны получили тяжелые ранения и ожоги, а некоторые погибли.

Сильный взрыв... Прямое попадание 250-килограммовой фугасной бомбы. Рушатся стены, фермы, перекрытия. Кипящая смола с крыш заливает цех. Но люди тушат огонь, рискуя жизнью.

Тяжелый урон нанесла заводу вражеская авиация. Выведены из строя наиболее важные участки производства. Полностью разрушены цехи холодной штамповки, слесарно-сварочный, крыльевой, фюзеляжный, защитных покрытий, опалубки фюзеляжа, термический, инструментальный, стапельной оснастки, ремонтно-механический, центральный материальный склад. Уничтожено оборудование, заделы, оснастка, материалы, готовые изделия. Значительно разрушены и пострадали от огня механические цехи, цехи шасси, предварительной и окончательной сборки, центральная заводская лаборатория, плазово-шаблонный цех, склады авиационного леса, бензохранилища.

Воронки от бомб на аэродроме, около ремесленного училища, фабрики-кухни, у магазинов, в жилых поселках... В большинстве домов выбиты стекла, взрывной волной повреждены крыши, линии связи, прямым попаданием бомб выведены из строя водопроводная магистраль, канализация, тепловая магистраль от ТЭЦ к жилым домам и заводу. Более 70 процентов производственных площадей, 60 процентов оборудования, незавершенное производство, оснастка вышли из строя.

Снова, как и вчера, в 23 часа 25 минут раздался сигнал воздушной тревоги. Вражеские самолеты пытались прорваться к городу. Поднятые в воздух истребители, плотный огонь зенитных орудий сорвали замысел врага.

Нам предстояло определить, что удалось спасти и что окончательно погибло, что и к какому сроку необходимо восстановить (техническую документацию, оснастку, инструмент, оборудование, энергетические объекты и т. д.), какие нужны материалы.

Восстановить завод и производство! Это означало не только вновь построить разрушенные здания, отремонтировать или пополнить цехи необходимым оборудованием, но и провести реконструкцию, устранить «узкие» места, расширить отдельные участки. Предстояло, восстанавливая разрушенное, выпускать самолеты.

В течение трех суток на территории завода и аэродрома были построены навесы, шалаши из фанеры, очищен от разрушений ряд корпусов, в ангарах аэродрома размещены отдельные цехи, пострадавшие во время налета вражеской авиации.

Уже 24 июня работали сохранившиеся цехи: баковый, кузница, цех нормалей, литейный и другие. На пятые сутки — 29 июня — из отвоеванных у огня агрегатов, деталей и узлов в разрушенных корпусах, в наспех построенных из фанеры шалашах, армейских палатках, аэродромных ангарах началась сборка и сдача самолетов.

Через 80 дней и ночей завод был не только восстановлен, но и расширен, увеличилась его мощность. 13 сентября 1943 года доложили Государственному Комитету Обороны, что завод полностью восстановлен, проведена коренная организационно-техническая перестройка всего процесса производства и коллектив ежедневно выпускает то же количество самолетов, которое выпускал до налета вражеской авиации.

В сентябре 1943 года, когда закончилось восстановление производства и завода, постановлением ГКО нам было поручено серийное производство нового истребителя Як-3, созданного в опытно-конструкторском бюро Александра Сергеевича Яковлева.

Успехи в развитии металлургии в стране, увеличение выпуска цветных металлов позволили тяжелые деревянные лонжероны крыла заменить дюралевыми. Были проведены коренные усовершенствования аэродинамики, уменьшена площадь крыла, установлен ряд новых приборов, увеличен калибр оружия. Вес нового самолета снизился против веса Як-1 на 300 килограммов. При том же двигателе Як-3 имел скорость на 70 километров в час больше, чем Як-1, а при установке двигателя ВК-107А скорость самолета стала 720 километров в час. Высокая скорость, скороподъемность, вертикальный и горизонтальный маневр Як-3 давали нашим летчикам значительные преимущества.

Доктор технических наук, генерал-полковник инженер А. Н. Пономарев так оценил этот самолет: «Як-3 был самым легким и маневренным истребителем второй мировой войны».

В апреле 1944 года завод отправил на фронт первые эскадрильи истребителей Як-3. В мае их выпуск составил 21,6 процента от общего выпуска самолетов, в июне — 52,7, в июле — 98,1 процента.

21 апреля 1945 года соединения 1-го Белорусского и 1-го Украинского фронтов с участием 16-й, 2-й и 18-й воздушных армий начали ожесточенное сражение за Берлин. 1 мая над зданием рейхстага взвилось знамя Победы.

В ночь с 8 на 9 мая радио оповестило нашу страну об этой всемирно-исторической Победе. Невозможно передать словами, что происходило в цехах завода, где работала ночная смена. Ликование, возгласы, объятия, слезы... Слезы радости. И слезы печали на глазах у тех, чьи мужья, отцы, братья и сестры не дожили до этого дня.

9 мая 1945 года... Ликование в каждом доме. Как будто все жители вышли на улицы и площади города. Песни, пляски, радостные приветствия.

Военно-Воздушные Силы с каждым годом получали все больше и больше новых, отвечающих требованиям войны, самолетов. В июле — декабре 1941 года было выпущено 8,2 тысячи боевых самолетов, 1942 году — 21,7 тысячи, 1943 — 29,9 тысячи, 1944 — 33,2 тысячи, в первую половину 1945 года — 19,1 тысячи. Всего с 1 июля 1941 по 30 июня 1945 года авиационная промышленность СССР произвела 136800, из них 112,1 тысячи боевых самолетов, а фашистская Германия, располагавшая ресурсами почти всей Европы, за этот период произвела 88 тысяч, в том числе 80,6 тысячи боевых самолетов.

К началу наступления немецко-фашистских войск на Московском направлении три фронта — Западный, Резервный и Брянский — в конце сентября 1941 года имели всего 545 самолетов, в большинстве своем устаревшей конструкции. В начале битвы под Сталинградом в конце июля 1942 года в составе Сталинградского фронта было всего 337 самолетов. А в операции по освобождению Правобережной Украины уже участвовало 2300, Белоруссии — около 6000, в Берлинской операции — до 7500 боевых самолетов новейших конструкций.

Все годы войны упорно и настойчиво работали конструкторские бюро и институты. Было освоено и пущено в серийное производство, включая модернизацию, 25 новых типов самолетов.

Саратовские «яки» прошли боевой путь от Москвы до Варшавы, Берлина, Софии, Бухареста, Будапешта, Праги, Белграда, успешно завершили войну на Дальнем Востоке. На подступах к столице нашей Родины — Москве, в знак больших заслуг отважных защитников московского неба, на мраморном постаменте установлен Як-3.