



Глава 6

Великая Отечественная война. Все для фронта, все для Победы! 1941–1945 гг.

22 июня 1941 г. в 12 часов дня по радио было передано сообщение советского правительства о нападении фашистской Германии на Советский Союз. 3 июля к народу обратился по радио Председатель Государственного комитета обороны И.В. Сталин с призывом направить все силы народа на уничтожение агрессора. 27 июля 1941 г. правительство СССР приняло постановление о задачах авиационных предприятий и опытно-конструкторских бюро, строительстве новых авиационных заводов, быстром увеличении выпуска боевых самолетов и о необходимости непрерывного улучшения их тактико-технических характеристик и параметров.

Коллектив нашего Опытного-конструкторского бюро № 33 энергично взялся за выполнение поставленных задач. Ф.А. Коротков провел экстренное совещание руководителей подразделений и общественных организаций, обсуждался один вопрос: работа предприятия в новых условиях военного времени и обеспечение выполнения поставленных правительством задач. Необходимо было немедленно подчинить конструкторскую мысль и работу всех подразделений ОКБ нуждам фронта. Так как территория ОКБ и серийного завода была общей, то многие мобилизационные вопросы – охрана территории от налетов фашистской авиации, формирование на-

родного ополчения и замена кадров, освоение новых конструкций карбюраторов и многие другие – решались с серийным заводом сообща. Слаженно и напряженно работали в эти тревожные дни коллективы обоих предприятий, а также их руководители – Главный конструктор ОКБ Ф.А. Коротков и новый директор серийного завода А.Г. Солдатов.

Как уже говорилось, Правительство СССР 27.07.1941 г. приняло постановление об увеличении выпуска боевых самолетов при непрерывном улучшении их тактико-технических качеств. Для ОКБ это означало увеличение до предела работ по поставке в массовом порядке карбюраторов высокого качества, а также разработку новых видов топливной аппаратуры. Срочно приступили к освоению в серийном производстве новых карбюраторов АК-82БП для мотора АШ-82, идущего на современный по тем временам истребитель ЛаГГ-3. Благодаря самоотверженному труду конструкторов и рабочих новый карбюратор на моторе АШ-82 прошел испытания, и заказчику были отправлены 55 только что изготовленных карбюраторов. Срочное задание правительства было выполнено. Конструкторы и рабочие трудились днем и ночью, невзирая на воздушные тревоги и бомбежку, кроме того, было значительно сокращено число сотрудников, так как в соот-

ветствии с приказом Наркомата авиационной промышленности от 18 июля 1941 г. 307 конструкторов, рабочих и 94 станка были эвакуированы в Пермь на только что рождающийся завод-дублер.

Осенью 1941 г. положение было тяжелое, так как враг рвался к Москве. Учитывая ситуацию, Наркомавиапром 9 октября 1941 г. от-

дал приказ о немедленной эвакуации ОКБ и серийного завода в город Пермь на предприятие-дублер. Эвакуацией руководили Ф.А. Коротков и А.Г. Солдатов. Выполнить огромный объем работ по эвакуации предприятий можно было только при полном напряжении всех сил. В это тревожное время Ф.А. Короткова и А.Г. Солдатов можно было



1



2

*1. Молодежная фронтовая бригада
2. Сборка карбюраторов в 1943 г.*

встретить не только на территории предприятий, но и на Савеловском вокзале, где круглосуточно шла погрузка людей и оборудования. Оба коллектива принимали активное участие в выполнении приказа. Люди не уходили с территории предприятия до тех пор, пока все оборудование не было погружено в вагоны железнодорожных составов. Территория

цеха для перехода на серийное изготовление давно проверенного карбюратора К-38. Директором серийного московского карбюраторного завода, занимавшегося его восстановлением, стал А.С. Суботин.

В Перми коллектив предприятия с полной отдачей сил участвовал в бесперебойном выпуске карбюраторов на новом пермском



Группа сотрудников с ведущим конструктором Б. А. Процеровым

предприятий опустела, осталась только охрана и эксплуатационная служба для ремонта карбюраторов, обслуживавшая прифронтовую часть ВВС. Ответственным за ее работу был назначен Н.В. Козлов. Пока эвакуированные коллективы ОКБ и серийного завода налаживали в Перми массовый выпуск необходимых карбюраторов, на их московской территории к декабрю 1941 г. было организовано массовое изготовление мин, а в начале 1942 г. была создана производственная база по ремонту карбюраторов. Работа на территории предприятий постепенно возобновлялась. После восстановления производственной базы по ремонту карбюраторов постепенно вступали в строй производственные

серийном заводе, помогал в устранении возникающих проблем и недостатков, а также развернул деятельность по улучшению конструкций существующих и разработке новых видов топливорегулирующей аппаратуры.

После победоносного завершения битвы под Москвой для налаживания работ по карбюраторам с пермского завода в течение 1942 г. было возвращено в Москву 278 станков. Весной 1943 г. в соответствии с приказом Наркомата авиационной промышленности из Перми в Москву реэвакуировалось ОКБ во главе с Ф.А. Коротковым. Предприятию было присвоено наименование ОКБ № 4022. Серийный московский карбюраторный завод получил наименование – за-

вод № 315, а Пермскому серийному карбюраторному заводу, в больших количествах поставлявшему фронту карбюраторы, было присвоено имя М.И. Калинина и за ним был оставлен № 33, ранее принадлежавший московскому серийному заводу. Директором остался А.Г. Солдатов. Довольно длительное время пермский завод числился

безмоторных испытаний, моторная испытательная станция, зал конструкторского бюро и другие подразделения. Велась активная опытно-конструкторская работа и развернулись широкие исследования. Выпуск целой серии поплавковых карбюраторов был полностью передан заводу им. М.И Калинина.

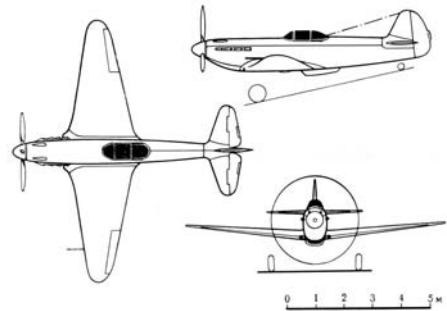
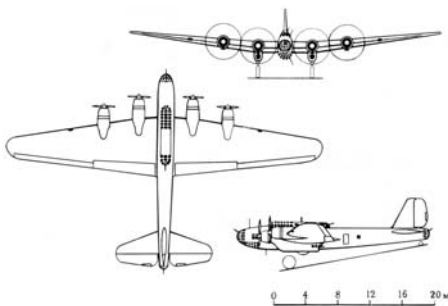
Основной задачей нашего опытного пред-



1



2



1. Дальний бомбардировщик Пе-8 с дв. АШ-82 и карбюраторами АК-82БП
2. Истребитель Як-3 с дв. ВК-105ПФ и карбюраторами К-105БП

филиалом карбюраторного московского предприятия. ОКБ вернулось из Перми со своим опытным производством. Однако для успешного решения новых задач по усовершенствованию топливопитания авиамоторов необходимо было иметь дополнительное оборудование, стенды, а также площади. К октябрю 1943 г. были организованы и оборудованы механический и сборочный цеха, лаборатория материалов, лаборатория

приятия стала дальнейшая разработка и усовершенствование беспоплавковых карбюраторов К-11БП, К-12БП, К-25-БП, К-100БП, К-105БП, а также оказание эффективной помощи в освоении на Московском серийном заводе № 315 выпуска новых карбюраторов К-107БП и АК-82 БП ведущего конструктора Б.А. Процерова.

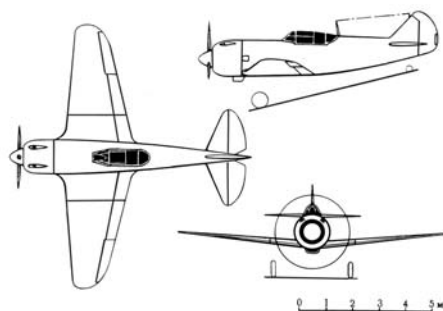
Широкие темпы наступательных операций Советской Армии и огромный размах воен-

ных действий повышали требования к технике, выпускаемой авиапромышленностью. Модернизировались старые и рождались новые истребители, штурмовики и бомбардировщики, увеличивалась дальность полета, что требовало снижения расхода топлива и разработки более экономичных моторов. Одним из них был дизельный мотор АЧ-30Б А.Д. Чаромского. Решением Наркомата авиапромышленности все техническое руководство по доводке и затем серийному изготовлению дизельного насоса ДН-1 (ТН-12Б) для двигателя АЧ-30Б было передано нашему ОКБ с переводом группы специалистов из коллектива А.Д. Чаромского в наше конструкторское бюро. В штат были зачислены инженеры В.В. Левшин, Н.А. Введенский, С.А. Левкин, М.И. Токарь, Н.А. Макаров, П.Ф. Ларкин. Разработка новых конструкций карбюраторов, совершенствование существующих конструкций с обязательным учетом требований фронта, а также полное техническое руководство серийными карбюраторными заводами за весь период Великой Отечественной войны были основными задачами нашего коллектива. Он работал напряженно, на пределе своих сил и, как показала практика, с поставленной задачей справился.

Удивительный исторический факт: весь парк Военно-воздушных сил страны – бомбардировщики А.Н. Туполева, штурмовики А.А. Ильюшина, пикировщики В.М. Петлякова, истребители С.А. Лавочкина, А.С. Яковлева, А.И. Микояна, О.П. Сухого на моторах А.Д. Швецова, А.А. Микулина, В.Я. Климова, А.Д. Чаромского, участвовавшие в кровопролитных схватках и многочисленных боевых действиях против фашистской Германии, были оснащены карбюраторами, разработанными нашим коллективом под руководством Ф.А. Короткова.

Как известно из научных исследований истории Второй мировой войны, в первый день советские Военно-воздушные силы (ВВС) понесли огромные потери. ВВС Вермахта напа-

ли на 66 аэродромов наших пограничных округов. К полудню 22 июня 1941 г. наши потери составляли 1200 самолетов, из них 300 самолетов погибло в воздушных боях и 900 было уничтожено на аэродромах. О диверсиях, саботаже, об ошибках командующих военными округами и объективных причинах этого поражения сказано много. Но тем



Истребитель Ла-5 с дв. АШ-82ФН и карбюратором АК-82БП

не менее надо помнить, что в развернувшихся боях советские летчики, летая даже после больших потерь и на самолетах устаревших конструкций, наносили гитлеровцам серьезный ущерб. Только в период с 22 июня по 19 июля 1941 г., то есть менее чем за месяц, Вермахт потерял в воздушных боях около 1300 самолетов. Немецкий генштабист Греффрат в своих воспоминаниях свидетельствует: «За период с 22 июня по 5 июля 1941 г.

немецкие ВВС потеряли 807 самолетов всех типов, а с 6 по 19 июля – 477 самолетов. Эти потери говорят о том, что, несмотря на достигнутую нами внезапность нападения, русские сумели найти время и силы для оказания решительного противодействия». Тот же штабист и военный историк Греффрат, говоря о Сталинградской битве, свидетельствует: «Не-

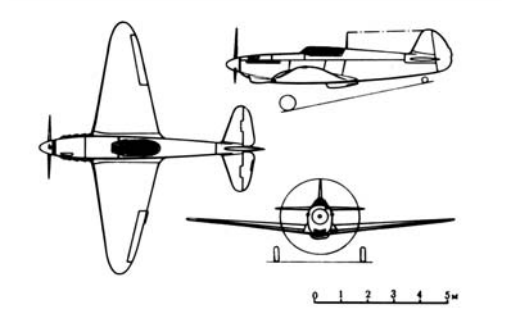
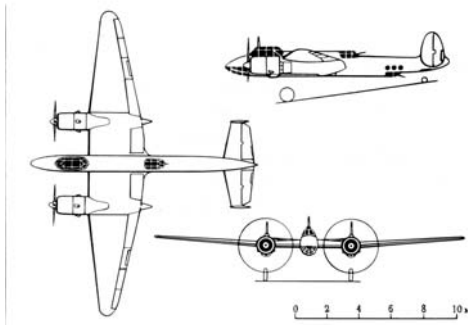
руководимый Ф.А. Коротковым, вместе со своими серийными заводами увеличивал выпуск карбюраторов, без которых, как известно, и мотор работать не может, и самолет не взлетит. Производство истребителей в 1942 г. неуклонно росло, и уже весной 1943 г. в небе Кубани советские летчики в жестоких схватках с гитлеровскими пилотами одержали по-



1



2



1. Бомбардировщик Ту-2
2. Истребитель Як-9 с дв. ВК-105ПФ и карбюратором К-105БП

мецкие ВВС понесли во время действий под Сталинградом большие потери. За период с 19 ноября по 31 декабря 1942 г. немцы лишились около 3000 самолетов», а генерал Дерр признает: «Не только сухопутные силы, но и немецкая авиация потеряла под Сталинградом целую армию». Все это было не случайно, так как советская авиационная промышленность с каждым днем наращивала выпуск самолетов и моторов. Коллектив,

беду и положили начало завоеванию господства в воздухе.

Говоря о напряженной работе коллективов авиационных серийных и опытно-конструкторских предприятий, можно отметить такие факты, что уже в 1942 г. объем выпуска нашей авиационной промышленности намного превосходил объем выпуска германской промышленности. В 1942 г. заводы Германии дали фронту 14,7 тыс. самолетов, советские за-

воды – 25,4 тыс. В 1943 г. немцы выпустили 25,3 тыс. самолетов, а мы – 35 тыс. Командующий 16-й воздушной армией генерал С.И. Руденко так охарактеризовал работу нашей авиации за один только день Орловско-Курской битвы летом 1943 г.: «В течение часа – с 12 до 13.00 был нанесен массированный удар группой в 411 самолетов, а с 15.30 до

манией, как еще недавно громили «Мессершмитты-109Е» над советской землей. В заключение можно добавить, что в течение января, февраля, марта 1945 г. советские летчики уничтожили более 4000 самолетов германских люфтваффе.

В районе Берлина Гитлер собрал все силы, надеясь избежать безоговорочной капитуля-



В. В. Кураев в штабе полка в 1942 г. перед получением боевого задания

16.30 действовали 444 самолета, и наконец, третий удар между 19.00 и 20.00 нанесли 460 самолетов». А в августе 1944 г. большая группа советских летчиков на истребителях Як-9ДД перелетела без посадки из СССР в Италию через Румынию, Болгарию и Югославию, занятые вермахтом. Перелет проходил среди белого дня на глазах у противника, который ничего не мог сделать с советскими быстроходными истребителями.

Великая Отечественная война заканчивалась. Военные действия велись на территории врага, дело приближалось к развязке. В Силезии наши истребители встретились с модернизированными «Фокке – Вульфами 109А» и били их также крепко над Гер-

ции. Воздушная армада немцев базировалась на сорока аэродромах вокруг Берлина. Нередко в воздушном бою с обеих сторон принимали участие по тысяче самолетов. В первый же день берлинской операции советские летчики совершили 17 500 боевых вылетов. Превосходство нашей авиации оказалось неоспоримым, остатки люфтваффе были превращены в прах. Под Берлином советские летчики впервые встретились с немецкими реактивными самолетами. Однако, как оказалось, немцам уже не могли помочь эти единичные истребители с реактивными двигателями. Более наглядно растущую мощь советской авиации продемонстрирует предлагаемая читателю табл. 2 данных о бо-

евых самолетах Советской России в Великой Отечественной войне.

Как видно из табл. 2, авиационная промышленность Советской России изготовила и поставила фронту боевых самолетов разработки 1939–1943 гг. 124 982, авиадвигателей – 188 191, карбюраторов – 188 191. В приведенных данных не отражено произ-

водства вплоть до победоносного мая 1945 г. Одновременно с этим следует отметить и непосредственное участие сотрудников нашего предприятия в Великой Отечественной войне. Они сражались в рядах Красной армии и партизанских отрядах. В главе 15 «Историю делают люди», приведен полный список сотрудников НПП «ЭГА», активно

Таблица 2

Боевые самолеты Великой Отечественной войны

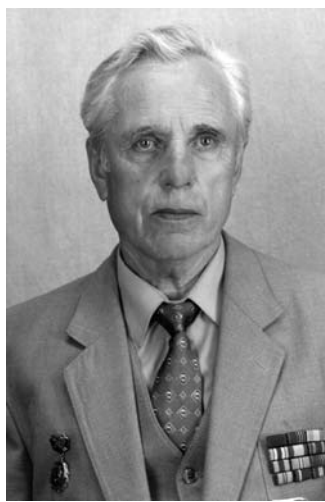
Тип самолета	Год разработки	Тип		Максимальная скорость км/час	Дальность полета, км	Всего изготовлено самолетов	Всего изготовлено карбюраторов
		двигателя	карбюратора				
1	2	3	4	5	6	7	8
Дб-3 Ил-4	1938	М-88Б × 2	АК-88	445	3800	1528 Дб-3 5256 Ил-4	3556 10 512
Пе-8	1939	АМ-35 × 4 АШ-82 × 4	К-35 АК-82БП	440	4700 6000	79	316
Ил-2 Ил-40	1939	АМ-38Ф АМ-42	К38 К-42БП	420	765	36 163 Ил-2 4966 Ил-10	72 326 9932
Як-4	1939	М-105 × 2	К-105	574	960	600	1200
Пе-2	1940	М-105Р × 2	К-105	540	1200	11 427	22 854
Як-1	1940	М-105П	К-105БП	580	850	8721	8721
ЛаГГ-3	1940	М-105П	К-105БП	549	790	6529	6529
МиГ-1 МиГ-3	1940	АМ-35А	К-35 К-105БП	640	1250	100 МиГ-1 3322 МиГ-3	100 3322
Як-9, Як-7	1942	ВК-105ПФ	К-105БП	605	1000	6399 Як-7 16 769 Як-9	6399 16 769
Ла-5 Ла-7	1942	Аш-82ФН	АК-82БП	648	765	10 000 Ла-5 5753 Ла-7	10 000 5753
Як-3	1943	ВК-105ПФ ВК-107А	К-105БП К-107БП	660 720	900 1060	4848	4848
Ту-2	1943	АШ-82ФН × 2	АК-82БП	548	2100	2527	5054

водство большого количества запасных агрегатов, запчастей и не отражен огромный объем выполненных ремонтных работ. Но, глядя на таблицу, посвященные люди поймут, что именно сплав самоотверженного труда рабочих и конструкторов, помноженный на героизм летчиков, обеспечили полное господство нашей авиации на фронтах во второй половине Великой Отечественной

участвовавших в кровопролитных боях против фашистских агрессоров. К 60-летию нашей великой Победы на предприятии оформили Доску почета ветеранов Великой Отечественной войны, работающих сейчас в коллективе (стр. 53). Ниже приводятся краткие перечни боевых заслуг только некоторых участников Великой Отечественной войны и помещаются их фотографии.



ВАЛЬДЕНБЕРГ
Борис Александрович



ЗАМАЗКИН
Лев Федорович



КОНОПЛЕВ
Дмитрий Петрович



МИЛИЧЕВИЧ
Предраг Чедомирович



ПЕЙСАХОВИЧ
Абрам Иосифович



ПЕТРУХИН
Алексей Николаевич

Ветераны Великой Отечественной войны, ныне работающие в НПП «ЭГА»