





ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАУЧНО-ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ
РАКЕТНО-КОСМИЧЕСКИЙ ЦЕНТР
«ЦСКБ-ПРОГРЕСС»

ГАЛИНА ЗАГРЕБИНА

ДЕЛО ВСЕЙ ЖИЗНИ

Самара
Издательский дом «Агни»
2010

Загребина Г.В.

З 14 Дело всей жизни / Г.В. Загребина; – Самара: Издательский дом «Агни», 2010. – 192 с. + илл.

Книга посвящена жизни и деятельности В.Я. Литвинова, директора завода «Прогресс» с 1944 по 1962 год, и является первым изданием об этом выдающемся человеке. Выпускается в связи со 100-летием со дня его рождения. Адресована всем, кто интересуется историей организации авиационной и ракетно-космической промышленности на самарской земле, а также будет полезна начинающим руководителям – они смогут познакомиться с уникальным стилем управления, которым владел один из крупнейших организаторов производства XX века.

ISBN 9785-89850-118-3

Редакционная коллегия: А.Н. КИРИЛИН, В.А. ШИШКИН, С.И. ТКАЧЕНКО, А.В. ХАРИТОНОВ, В.М. ВЕРШИГОРОВ, А.И. ОСИПЧУК, О.Г. ГУРИНА, В.И. МЕЛЬНИК, В.Е. МАТВЕЕВ.

Рецензент – доктор исторических наук, профессор кафедры отечественной истории и историографии Самарского государственного университета Г.А. ШИРОКОВ

ISBN 9785-89850-118-3

ББК 30.604

- © Государственный научно-производственный ракетно-космический центр «ЦСКБ-Прогресс», 2010
- © Издательский дом «Агни», 2010
- © Загребина Г.В., 2010
- © Колимбет С.А., 2010

ОГЛАВЛЕНИЕ

А.Н. Кирилин. Слово к читателям	7
Предисловие	9
ГЛАВА 1. Начало большого пути	13
ГЛАВА 2. Эвакуация: «Здесь все дышало фронтом...»	51
ГЛАВА 3. Покорение сверхзвука	81
ГЛАВА 4. В космос – с конвейера	129
ГЛАВА 5. Снова Москва	165
О В.Я. Литвинове и об этой книге: вместо послесловия	185
Источники	190

СЛОВО К ЧИТАТЕЛЯМ



А.Н. КИРИЛИН,
генеральный директор
ФГУП ГНПРКЦ
«ЦСКБ-Прогресс»

30 апреля 2010 года исполнилось 100 лет со дня рождения Виктора Яковлевича Литвинова – выдающегося руководителя, возглавлявшего эвакуированный из Москвы в Куйбышев авиационный завод №1 им. И.В. Сталина (с 1961 г. – завод «Прогресс») с 1944 по 1962 год. В связи с этой памятной датой ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс» представляет вам юбилейное издание, созданное усилиями целого ряда людей, которые помнят и любят Виктора Яковлевича Литвинова и живо откликнулись на просьбу поделиться своими воспоминаниями.

Личность В.Я. Литвинова, без сомнения, уникальна. Благодаря его таланту руководителя завод справлялся с особо важными правительственными заданиями и в военные годы, когда фронту необходимы были штурмовики Ил-2, и в послевоенные, отмеченные резким подъемом сверхзвуковой реактивной авиации, и в период первых космических пусков, которые были обеспечены рекордными темпами перепрофилирования завода на серийный выпуск ракетно-космической техники.

В.Я. Литвинов – дважды Герой Социалистического Труда (1945 и 1960 гг.), лауреат Сталинских (1946, 1950 гг.) и Ленинской (1958 г.) премий. Он награжден четырьмя орденами Ленина (1941, дважды 1945 и 1957 гг.), орденом Трудового Красного Знамени (1940 г.), Малой Золотой медалью ВДНХ СССР, является Почетным гражданином города Таганрога.

Руководство ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс» выражает уверенность в том, что книга о жизни и деятельности В.Я. Литвинова найдет признание и отклик не только у ветеранов завода, но и у тех, кто раньше не был знаком с его именем, и в первую очередь у молодежи. В советское время имя В.Я. Литвинова не упоминалось в печати, информация о его деятельности составляла государственную тайну. Нельзя сказать, что теперь завеса секретности снята полностью. И все же сегодня мы, к счастью, можем рассказать о Викторе Яковлевиче Литвинове как об уникальном руководителе, талантливом инженере и просто замечательном человеке.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Некоторые книги совсем не нуждаются в предисловии. Но в нашем случае изложение истории жизни и деятельности главного героя просто необходимо начать с краткого предварительного обзора. Дело в том, что при всей масштабности личности имя его известно немногим, как и имена всех тех людей, усилиями которых создавался ракетно-ядерный щит нашей Родины.

Итак, Виктор Яковлевич Литвинов. Родом он не из Самары, но по воле судьбы, а вернее, по зову Родины оказался здесь в нужный час, чтобы превратить этот город сначала в общепризнанный флагман авиастроения, а затем в космическую столицу России.

В Самаре есть несколько памятных мест, напрямую связанных с именем В.Я. Литвинова. И если вы не откажетесь принять участие в небольшой экскурсии по городу, то уже очень скоро будете иметь представление о том человеке, которому посвящена эта книга.

Первую остановку мы сделаем на Московском шоссе, там, где его пересекает проспект Кирова. А проще говоря, «у самолета» – такая формулировка в Самаре понятна любому. У подножия поста-мента, на котором стоит штурмовик Ил-2, постоянно можно видеть живые цветы. В годы войны именно в нашем городе выпускались эти грозные машины, которые прозвали «летающими танками». А если углубиться в подробности, то обязательно нужно говорить о роли Виктора Яковлевича Литвинова в том, что, несмотря на потери первых дней войны, нашей армии все же удалось достичь превосходства над противником в воздухе. Будучи главным инженером Московско-го авиационного завода №1 имени В.И. Сталина, осенью 1941-го он руководил эвакуацией завода в Куйбышев. Необходимо было как можно скорее начать производство Ил-2 на новом месте – враг стоял у стен Москвы. Ценою нечеловеческих усилий перемещенный завод уже тогда, в 1941-м, начал давать продукцию, которая нужна была фронту, по выражению И.В. Сталина, «как хлеб, как воздух». Люди работали практически под открытым небом, в недостроенных корпусах, обогревались у костров, спали в землянках. «Здесь все дышало фронтом, здесь был сам фронт, – только что не стреляли», – так характеризует то время один из ветеранов завода. Мобилизовать

огромные массы людей, оторванных от своих близких, от родных мест, лишенных элементарных бытовых удобств, а нередко и растерявшихся перед лицом смертельной опасности, воодушевить их на титанический труд, на колоссальные нагрузки во имя спасения страны от фашистского нашествия – все это требовало от директора завода А.Т. Третьякова и главного инженера В.Я. Литвинова огромного личного мужества, самоотдачи и еще массы каких-то запредельных качеств, которые делают из людей настоящих героев.

В самый разгар войны Виктор Яковлевич Литвинов становится директором завода – теперь уже истинно куйбышевского, который позже, в 1961 году, получил звучное имя «Прогресс». Он проявил себя не только как блестящий организатор, но и как талантливый инженер – под его непосредственным техническим руководством вершились одна за другой подлинные революции в деле выпуска крылатых машин.

Вообще, революционные преобразования происходили на заводе часто, и каждый раз с коренной перестройкой всей системы производства, с невероятно жесткими сроками и максимально возможным напряжением сил – как физических, так и интеллектуальных. Так, после войны перед руководством завода была поставлена задача реорганизации производства с целью перехода на выпуск сверхзвуковых реактивных машин – к ноябрьскому параду 1946 года необходимо было поставить армии 10 реактивных самолетов МиГ-9. Это было сделано за два с половиной месяца: «Вряд ли такое еще повторится», – говорил позже Виктор Яковлевич. Далее последовало освоение производства двухмоторного фронтового бомбардировщика Ил-28, тяжелого стратегического бомбардировщика Ту-16. Работа завода всегда оставалась крайне напряженной: извечное соперничество с американцами вынуждало отдавать производству все силы.

Вторая остановка – у знаменитой «ракеты»: этого слова горожанину тоже достаточно, чтобы понять, о чем идет речь. Монумент представляет собой одну из модификаций знаменитой ракеты Р-7, выпуск которой на волжской земле начался в 1958 году. В тот год завод №1 подвергся самой широкомасштабной реорганизации за всю свою историю. Да что там, за всю мировую историю! Никто и никогда в мире не занимался столь грандиозными преобразованиями

крупного промышленного предприятия в сверхсжатые сроки. Достаточно сказать, что в феврале 1958 года здесь полным ходом шло производство самолетов, а в конце декабря того же года уже были собраны, проверены и подготовлены к отправке на полигон три новые ракеты Р-7.

Это только на первый, далеко не профессиональный, взгляд может показаться, что самолетостроение и ракетное производство – сферы в чем-то родственные. На самом деле они практически не имеют ничего общего. Разнятся сами принципы используемых технологий, что потребовало коренной перестройки каждого заводского цеха, переобучения каждого рабочего, а главное – реформы сознания новоиспеченных ракетостроителей. Нельзя было, как в пору самолетостроения, полагаться на результаты летных испытаний, выявляющие те или иные дефекты, которые поддаются устранению в ходе дальнейших доработок. Стартовавшая ракета – это не самолет, она на землю не возвращается, а потому ответственность конструкторов и производственников возрастает многократно.

С самого начала преобразований принципиально важно было наладить серийное производство ракеты Р-7. До этого на московском экспериментальном заводе выпускались лишь опытные экземпляры, а в Куйбышеве предстояло поставить ракету на конвейер. То есть запустить в серию штучное изделие с эксклюзивным качеством! Это было выполнено опять же впервые в мире. Организация серийного выпуска межконтинентальной баллистической ракеты, способной нанести ядерный удар в любой точке земного шара, – это было невероятным достижением и серьезным вызовом заокеанским соперникам. В дальнейшем «семерка» стала использоваться для мирного освоения космоса, и по-прежнему, пережив девять модификаций, считается самым надежным в мире космическим носителем. О статусе серийной ракеты Р-7 красноречиво говорит тот факт, что даже для полета Ю. Гагарина ракета специально не подбиралась, а была в плановом порядке получена с «ленты конвейера».

Было бы совсем не лишним специалистам по менеджменту, чрезвычайно модной сегодня науке, изучить уникальный литвиновский стиль руководства. Талант, фантастическая работоспособность, высочайший профессионализм – все эти качества Виктора Яковлевича

Литвинова наряду с совершенно уникальными, «авторскими» методами убеждения, воздействия и стимулирования вели заводчан все к новым и новым, порой невероятным трудовым свершениям. Далеко не случайно именно куйбышевскому заводу, возглавляемому В.Я. Литвиновым, раз за разом доверяли выпуск стратегически важной продукции, от качества и своевременности поставки которой, в конечном счете, напрямую зависела обороноспособность страны. Все мы гордимся вкладом куйбышевских самолето- и ракетостроителей в достижение государством такого уровня военной мощи, который остудил многие горячие головы за океаном, вынашивавшие планы нападения на СССР. Однако при этом не следует забывать о том, что вся эта невероятно напряженная, крайне значимая и ответственная каждодневная работа была, прежде всего, грамотно организована. Далеко не факт, что наш город стал бы «космической столицей» страны, будь у руля завода «Прогресс» другой руководитель.

Третья наша остановка – площадь Кирова, где мы обратим свой взор на величественный Дворец культуры, носящий имя В.Я. Литвинова. Он был построен по инициативе и под руководством Виктора Яковлевича, который не пожалел сил и средств для того, чтобы подарить заводчанам возможность собираться по торжественным случаям в подобающей обстановке. Но чего стоило бы это помпезное сооружение, если бы оно было единственным объектом заводского строительства! Безымянка представляла собой огромный пустырь, отделенный от города десятком километров, и неумной энергии В.Я. Литвинова хватило на то, чтобы организовать невиданное доселе по масштабам жилищное строительство. Весь Юнгородок и несколько безымянских кварталов, вся инфраструктура новых микрорайонов – все это появилось в свое время заботами директора авиационного завода №1.

Таким образом, личность Виктора Яковлевича Литвинова масштабна и многогранна. Он оставил свой след не только в Самаре, но и, без преувеличения, в истории страны, в истории космоса. Вот об этом выдающемся человеке и написана книга, которую вы держите в руках и, надеемся, не отложите до тех пор, пока не дочитаете до последней страницы.

ГЛАВА 1 НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ

О детских и юношеских годах Виктора Яковлевича Литвинова нам известно благодаря изысканиям С.Н. Емельянова – историка, журналиста и музееведа, живущего в Таганроге, родном городе нашего героя. Сергей Николаевич был лично знаком с В.Я. Литвиновым, который, выйдя на заслуженный отдых, уделил своему собеседнику немало времени для встреч и поведал ему много нового и интересного, поделился историями из своей жизни, передал некоторые редкие документы. Позже Сергей Емельянов вел переписку с его женой и дочерью, а также пополнил собранные материалы многочисленными находками из архивов. Записи С.Н. Емельянова являются единственным, а потому крайне ценным источником информации о раннем периоде жизни В.Я. Литвинова. Именно с них мы начнем первую книгу о директоре, возглавлявшем самарский завод «Прогресс» в самый суровый, а затем и в самый славный период его истории.

«30 апреля 1910 года в Таганроге, в семье слесаря железнодорожных мастерских Якова Литвинова родился второй сын. Через несколько дней в Михайловской церкви, близ железнодорожной станции, состоялось радостное событие – крещение. Крестил мальчика настоятель храма отец Игнатий. Сына назвали по просьбе родителей, заглянув, естественно, в святцы, Виктором.»

Так в небольшом провинциальном городке на берегу Азовского моря появился на свет и стал подданным Российской империи будущий первый дважды Герой Социалистического Труда среди уроженцев

Ростовской области и единственный среди таганрожцев Виктор Яковлевич Литвинов.

Семья Литвиновых в Таганроге появилась почти случайно. Яков Иосифович сам родом из черноземной России, как и его жена, Евдокия Андреевна.

Яков Иосифович родился 20 декабря 1880 года в поселке в десяти километрах от железнодорожной станции Подгорное Юго-Восточной железной дороги, его отец, как предполагается, был выходцем из Литвы. Старший брат Якова Дмитрий Иосифович был, видимо, намного старше, потому что Яков до ухода на службу жил в его семье. Якову рано пришлось познать тяжесть крестьянского труда. Подростком он работал на местного помещика, пас скот, а все его образование было, как тогда говорили, ЦПШ – церковно-приходская школа.

Наступивший XX век резко изменил жизнь крестьянского парня. В 1901 году, когда ему исполнился 21 год, Яков был призван на военную службу. Служил на Балтийском флоте, где после учебного экипажа в Кронштадте был распределен на эскадренный броненосец «Пересвет». Именно на этом военном корабле Яков Литвинов совершил самое длинное в своей жизни путешествие, когда «Пересвет» в составе Первой эскадры Балтийского флота отправился на Дальний Восток, на печально известную русско-японскую войну.

Молодой моряк провел два с лишним года в японском плену, в лагерях близ города Нагасаки. Кто тогда знал, кто мог предположить, что через сорок лет этот город будет сметен с лица земли вторым в истории ядерным взрывом, и что среди томящихся в японской неволе моряков русского императорского флота находится отец одного из тех русских, точнее, советских, организаторов ракетно-космической промышленности, героический труд, воля и, что там говорить, настоящие мужество которых не позволят американцам продолжить свою ядерную вакханалию!..

Из плена Яков Литвинов вынес не только тяжесть неволи. Как ни странно, он многому там научился. Сидевшие в японском плену флотские офицеры были вместе со своими матросами, и многие из них, чтобы как-то скрасить медленно тянувшееся время, стали своего рода преподавателями для своих подчиненных. Кто-то рассказывал о механике и механизмах, кто-то – о законах физики, кто-то учил

русскому и математике. А один молодой прапорщик блестяще проводил беседы-лекции по электротехнике и основам электричества. Как потом говорил Яков, делясь своими воспоминаниями уже со своими сыновьями, там, в японском плену, он потянулся к техническим знаниям. И хотя сам он был не очень-то грамотным, интерес к технике и к знаниям вообще Яков пронес через всю свою жизнь и передал своим детям. Яков Иосифович мечтал, чтобы дети получили хорошее и непременно техническое образование.

Вернувшись на родину, Яков женился на своей землячке Евдокии Андреевне Фроловой. Ее отец занимал хорошее место – был мастером пути на небольшой станции Подгорное. Найти работу на маленькой станции Якову было трудно, и вскоре молодые отправились искать счастья в чужие края. Так они оказались в неведомом им Таганроге, куда приехали летом 1907 года.

Таганрог – город, который когда-то был рожден указом самого императора Петра Великого. Сначала это была военно-морская крепость, ставшая первым российским форпостом на юге, потом город на долгие десятилетия превратился в оживленный торговый порт, но к началу XX века пальму первенства у него отобрала стремительно растущая Одесса. И быть бы Таганрогу сонным заштатным городишком, если бы не стремительное развитие Южного промышленного района России, получившего короткое и броское название – Донбасс. Сначала ожил морской порт, потом стали возводить корпуса будущих крупных заводов. На строительство этих предприятий, а потом для работы на них потребовалось много народу. Вот и потянулись сюда крестьяне из России и Украины.

Год Литвиновы прожили у двоюродной сестры в ее доме на Петровской улице, центральной в Таганроге. Яков почти сразу устроился в депо. Работал слесарем, потом иногда подменял помощника паровозного машиниста. 3 августа 1908 года в семье родился первенец, которого назвали при крещении Николаем. Но в гостях долго не проживешь – нужно было искать свое жилье. Так семья Литвиновых оказалась на Касперовке – так называли этот пригород Таганрога местные жители.

Здесь они сняли маленький саманный домик под соломенной крышей на тихой Ростовской улице. Полы были глинобитные, оконца низ-

кие и маленькие, но зато был приусадебный участок, который давал хоть какой-то прибавок. Спасал и знаменитый таганрогский базар, где всегда в изобилии и недорого было полно всякой рыбы – и свежей, и вяленой, и копченой.

Однако Литвиновы прожили в Таганроге недолго. В 1911 году главе семьи начальство предложило новую работу – срочно нужен был машинист водокачки на железнодорожную станцию Хапры. Сначала не хотелось Якову и Евдокии переезжать с уже насиженного места, но пришлось: с начальством спорить – себе дороже. К тому же в Хапрах давали служебную квартиру в станционном доме, да и зарплата была повыше. А Якову нужно было поднимать сыновей.

В Хапрах в августе 1912 года родилась дочь Наталья. Там Литвиновы встретили первую мировую, или, как ее называли в народе, империалистическую войну. Евдокия очень боялась, что мужа призовут на фронт, и останется она одна, солдатка с тремя детьми, но опасения оказались напрасными – Яков как железнодорожник получил бронь.

Здесь прожили тяжкие военные годы. Здесь старший сын Николай пошел в школу. Здесь встретили весть о революциях в Питере – Февральской, а потом Октябрьской. Здесь пережили начало гражданской войны. Место это было бойкое – власть на Дону довольно часто переходила из рук в руки. Захотелось уехать от этой сутолоки в тихое место. Якову удалось договориться с начальством и перевестись на станцию Матвеев Курган на такую же должность машиниста водокачки.

В этом посёлке Яков Иосифович получил участок с небольшим домиком. Здесь пережила семья Литвиновых первую немецкую оккупацию. Кстати, здесь же родителям Виктора пришлось пережить и вторую немецко-фашистскую оккупацию...

Только тогда, когда улеглись военные страсти, Николай и Виктор пошли в местную школу. Но здесь была только первая ступень, то есть начальные классы. Что делать? Когда в Таганроге здание закрытой после революции Мариинской женской гимназии было отдано под железнодорожную семилетнюю школу, или, как тогда называли, совтрудшколу 2-й ступени №6, Яков Иосифович с трудом определил туда сначала Николая, а затем и младшего, Виктора. Так судьба снова забросила Николая и Виктора Литвиновых в родной город.



Яков и Евдокия Литвиновы с сыновьями Николаем и Виктором. 1911 г.

В Матвеевом Кургане Литвиновы-старшие прожили тридцать лет, и только когда глава семейства стал серьезно болеть, они по настоянию младшего сына Виктора переехали в Куйбышев (ныне снова Самара).

Семья Литвиновых заметно выделялась среди других. В доме всем заправляла мама Евдокия Андреевна. Необыкновенная чистюля и аккуратистка, она, будучи моложе мужа на восемь лет, была признанным лидером в семье. На ней держалось все: и семья, и дом, и огород, и садик, и дети. В их маленьком домике был земляной пол, а в сенцах помещался теленок. Но в жилой комнате на полочках висели белые вышитые салфетки. Дети всегда ходили в чистой одежде, или, как тогда говаривали с некоторой завистью, одевались по-городскому. К одежде, обуви, всем вещам в доме относились бережно. Эту привычку все дети, и Виктор, конечно, сохранили на всю жизнь.

Яков Иосифович был спокойным, рассудительным, очень аккуратным человеком. Потому и детей приучал сызмальства к порядку, чистоте, заботе друг о друге. Братья с нежностью относились к младшей сестренке. С родителями все дети, как это было прежде, да и сейчас в Малороссии, особенно в деревнях, были уважительны, обращались только на «Вы». Росли и общались в среде поселковой детворы, где почти все были выходцами с Украины. Братья, естественно, освоили местный говор – произносили букву «г» мягко, с придыханием. Речь у Виктора изобиловала местными словечками и оборотами. Потом, когда он уехал в Москву, там, среди столичных жителей, его знаменитое «г» откровенно резало слух. Ему стоило больших усилий фактически переиначить свою речь, и потом, на протяжении всей жизни в Москве и Куйбышеве, Виктор Яковлевич говорил правильно. Речь его всегда была образной, яркой. Он не перешел на московский говорок, а общался на хорошем литературном языке. При этом, будучи человеком эмоциональным, он обладал выразительной мимикой, всегда много и щедро жестикулировал, но знал меру, поэтому слушать его было легко и приятно. И он не «мекал», как это часто бывает. Видимо, сказались здесь все: и природная интеллигентность отца, и мудрость и рассудительность матери. К тому же дети много читали. А еще Виктор всегда очень строго относился к себе, к своему внешнему виду, походке. С детства приученный к аккуратности и порядку, он пронес эту привычку через всю жизнь.

Он был очень бережлив, но не скуп. Ценил качество вещей. У него много лет были в обиходе одни и те же вещи, и он не стремился от них отказаться ради новых, модных. Так и остались после него готовальня Richter, логарифмическая линейка в кожаном футляре, фотоаппарат «лейка»...

Многие отмечали его страсть к фотографированию. Это у него тоже было с детства. Как только в семье появилась возможность купить простенький фотоаппарат, это было сделано для Виктора. И он немедленно оборудовал фотолабораторию в своем «кабинете», как он и его друзья всерьез называли маленький сарайчик-омшаник, отданный ему для занятий. Он умел слушать людей, и эта добрая привычка была у него с самого детства. Потому вокруг него всегда было много приятелей: сначала на поселковой улице, потом в начальной школе, а затем и в Таганроге. Он всегда был заводилой, лидером компании.

В семье Литвиновых с самого начала было заведено четкое разделение работы на мужскую и женскую. Это так прочно вошло в характер братьев, что, став взрослыми людьми и обзаведясь своими семьями, они никогда не делали «женскую» работу, но и не позволяли своим женам выполнять чисто «мужские» обязанности по дому.

В семье никогда не было ссор, все решалось мирно, спокойно и уважительно. И это тоже была заслуга родителей. Они всегда подавали детям пример дружной и нежной супружеской пары. А жизнь им выдалась совсем не легкая и не простая.

Голодные двадцатые годы наложили свой отпечаток на всех. Если прежде железнодорожники были сравнительно обеспеченными людьми, то теперь, в эпоху «военного коммунизма», всех разом уравнили. Да и потом, при НЭПе, жить было трудно. А в семье Литвиновых работал только отец. Он один получал рабочую карточку, а четверо – карточки иждивенцев. От тех голодных лет у Виктора на всю жизнь осталось аскетическое отношение к еде, а к разного рода вкусностям он относился как к дару. Чтобы как-то сохранить быстрое благополучие, мать постоянно что-то шила, перешивала, вязала, штопала, и дети даже в те годы выглядели вполне достойно. Выручали огород и садик: все лето во дворе стояли дощечки с «сушкой», то есть с вялившимися под жарким южным солнцем оранжевыми жерделами, яблочными кружочками, вишенками, мелкими грушами.

Все это служило лакомством в зимнюю пору – из «сушки» готовили знаменитый «взвар». Рядом – извилистый стремительный Миус, где ловили рыбу. Летом выловленную сельявку и тарань солили, а потом отмачивали и тоже сушили на солнце. Эту местную вкусноту Виктор Яковлевич любил всю жизнь. И «сушка», и вяленая рыба были его любимыми деликатесами.

В матвеевокурганской школе Виктор познакомился и подружился со многими местными ребятами. Друзья много времени проводили в его «кабинете»: мастерили удочки для рыбалки, силки для ловли певчих птиц, учились играть на модных тогда инструментах – мандолине, гитаре и балалайке. Надо сказать, что Виктор, обладая хорошим слухом, довольно неплохо играл на всех этих инструментах, а позже, уже учась в техникуме в Таганроге, освоил самую модную в те времена гавайскую гитару.

Довольно часто дружная компания играла и пела незамысловатые песенки, уходя на берег Миуса. Здесь, в камышовых плавнях, никто не мешал им веселиться. Жаль, что времени на это было немного – у каждого были заботы по дому: заготовка травы для скота и птицы, работы в огороде и в саду, доставка воды с реки, сбор хвороста, копка земли, борьба с сорняками. Если появлялась возможность, не упускали случая подзаработать на стороне. Чем только не приходилось заниматься пацанам! Месить глину и делать саман, заготавливать камни, работать грузчиками и подсобными рабочими на строительстве и ремонте домов, дорог, загружать-разгружать подводы, работать на прополке овощей, трудиться на уборочной и... много чего еще.

Среди детских приятелей Виктора были Виктор Комисаренко, Василий Афонов, Юрий Каминский, Анатолий Бурмистров, Дмитрий Побегайло. В. Комисаренко стал инженером, учился в Ленинграде, много лет работал в Киеве и сохранил о Викторе Литвинове самую добрую память. Всего за год до приезда Виктора Яковлевича в Таганрог после полувекового отсутствия умер его старый товарищ Дмитрий Побегайло. Очень сожалел об этом Виктор Яковлевич. А Василий Афонов, бывший в школе старостой класса и ставший впоследствии председателем Матвеевокурганского райисполкома, в годы войны здесь, в Таганроге, был в числе тех, кто организовал и возглавил городское антифашистское подполье. В феврале 1943 года

в ряды подпольщиков были внедрены агенты гестапо. Начались повальные аресты, допросы, пытки, а потом массовые казни. Таганрогских подпольщиков расстреляли в печально известной «Балке смерти». Вместе с другими героями-подпольщиками был казнен еще один друг детства, Юрий Каминский. Его отец был когда-то железнодорожным кассиром на станции Матвеев Курган, они были близко знакомы семьями.

В 1925 году отец смог устроить младшего сына Виктора в Таганрогскую железнодорожную школу №6, где он проучился всего один год и окончил седьмой класс. А Николай уже учился в Таганрогском индустриальном техникуме. Учиться там было заветной мечтой почти каждого молодого таганрожца, в том числе и Виктора. Старший брат говорил ему, что поступить будет непросто, поэтому весь год, учась в седьмом классе, Виктор напряженно готовился. Лето 1926 года он провел среди родных в Матвеевом Кургане, продолжая подготовку к экзаменам и стремясь заработать лишний рубль в общую домашнюю копилку. Они с Николаем тогда работали на уборке урожая.

НЭП заканчивался, наступала эпоха коллективизации. По-разному относились люди к переменам. Классовая борьба в деревне нарастала. Именно в том 1926 году, в разгар уборки урожая Виктор сделал смелый и решительный шаг. 25 июля он стал членом ВЛКСМ.

Дома не поругали и не похвалили. Уже взрослый, сам должен решать такие вопросы. Но отец, всегда относившийся, как он говорил, к «политике» равнодушно, был тихо доволен. Он понимал, что сын делает выбор, и не мешал ему.

Конец НЭПа и начало коллективизации принесли проблемы. Простому люду жить стало тяжелее. Стало меньше продуктов на рынках, в магазинах было почти пусто. Учась в железнодорожной школе, Виктор сначала снимал угол, а потом попал в школьный приют, бесплатный для учеников, к тому же в школьном буфете выдавали завтраки. На выходные братья ездили домой, к родителям, благо что до Матвеева Кургана ходил рабочий поезд, а поездка для учеников железнодорожной школы и детей железнодорожников была бесплатной. На будущую неделю, а то и две заботливая мама давала им с собой сумочки-тормозки с нехитрыми харчами, которые служили весомой прибавкой к скудному рациону».

Эта подглава (ее можно было бы назвать «Братья») обязана своим появлением Людмиле Викторовне Литвиновой, дочери Виктора Яковлевича, которая не мыслит образ отца в отрыве от образа его брата Николая Яковлевича. Жизнь В.Я. Литвинова, как считает она, состоялась по четырем направлениям: дело, семья, дружба, брат. Братья дружили в течение всей жизни, мало того, они были единомышленниками и соратниками, их объединяло общее дело. Каждый из них достиг выдающихся результатов на своем поприще, и если их имена никогда не звучали громко, то только потому, что их деятельность всегда была засекреченной. Усилиями таких людей, как братья Литвиновы, на долгие годы вперед был создан мощный и надежный щит, и теперь обеспечивающий нашу безопасность от посягательств агрессоров.

– В документах и статьях пишут, что после окончания школы Виктор Яковлевич Литвинов поступил учиться в Таганрогский индустриальный техникум, но при этом надо заметить, что первым пошел туда учиться Николай, который был на два года старше, – говорит Л.В. Литвинова. – Николай был для отца авторитетом, отец очень любил его, и эти удивительные чувства, вообще-то редкие между братьями, были как драгоценность.

Первые мои детские впечатления связаны с довоенными днями. Мы жили тогда в доме №24 по улице Правды, занимая две комнаты в трехкомнатной квартире. Напротив находилась кондитерская фабрика «Большевик» и папин завод. У нас по разным поводам собиралась молодежь – дядя Коля, отец, их друзья, и я видела, как они общались. Братьям было так весело, так хорошо вместе, что было ощущение гармонии, которая их объединяет. Это и родство, и какая-то высшая форма дружбы, и какой-то очень высокий интерес друг к другу. Эти чувства прошли через всю историю отношений отца и дяди Коли. В дальнейшем, когда началась наша куйбышевская жизнь, дядя Коля приезжал к нам, и я снова видела, что их отношение друг к другу светло и ясно.

Отец всегда говорил с огромным уважением, что дядя Коля на порядок выше его, потому что он занимался наукой, а отец – производством. Чтобы изучить биографию Николая Яковлевича, жизни не хватит. А его разработки закрыты. К сожалению, в последние годы жизни



Праздничная демонстрация. На фоне дома №24 по улице Правды. Москва, 1937 г.

у Николая Яковлевича была тяжелая полоса, и по какой-то причине его архив был уничтожен. Существует единственная статья о нем, написанная Рафаэлем Андраниковичем Варданяном, мужем его дочери. Это все, что можно найти в Интернете о Николае Литвинове.

Из упомянутой статьи, а также из записей Н.Я. Литвинова, содержащихся в недавно обнаруженных его записных книжках, известны следующие факты его биографии.

Н.Я. Литвинов окончил Таганрогский индустриальный техникум в 1929 году, затем поступил в Московский авиационный институт (МАИ) и с этого времени перебрался в Москву. В 1935 году из МАИ в Центральный институт авиационного моторостроения (ЦИАМ) в соответствии с решением правительства и приказом Главного управления авиационной промышленности была переведена группа специалистов, в состав которой вошел и Николай Литвинов. В августе 1936 года за исследовательскую работу «Маломощный двигатель» на конкурсе Всесоюзного совета научных инженерно-технических обществ сотрудники ЦИАМ, включая Н.Я. Литвинова, были удостоены Всесоюзной премии.

В конце 1940 года Н.Я. Литвинов совместно с С.А. Трескиным закончил исследования по выхлопным реактивным патрубкам для скоростных самолетов и разработал методику их расчета. Разработанная Николаем Яковлевичем эффективная система реактивного выхлопа поршневых двигателей применялась на всех отечественных боевых самолетах времен Великой Отечественной войны.

В конце 30-х – начале 40-х годов в ЦИАМ с участием Н.Я. Литвинова для наддува поршневых двигателей М-105 и ВК-107 был разработан высоконапорный сверхзвуковой центробежный нагнетатель Э-42А, предназначенный для обеспечения работоспособности моторов на больших высотах. В 1943 г. по результатам этих работ Николай Яковлевич защитил кандидатскую диссертацию.

В 1944 г. в Уфе Н.Я. Литвинов совместно с В.Н. Челомеем осуществил разработку, доводку и провел испытания первого отечественного пульсирующего воздушно-реактивного двигателя волнового типа. С 1945 по 1948 гг. Литвинов являлся заместителем генерального конструктора КБ реактивных авиационных двигателей в Уфе, где под его руководством впервые серийно выпускались турбореактивные двигатели РД-10, устанавливавшиеся на первых отечественных реактивных истребителях МиГ-9.

В 1948 г. Николай Яковлевич возвратился в ЦИАМ. В работах Н.Я. Литвинова, В.Н. Челомея, Р.И. Курзинера, В.Е. Михальцева, вышедших в 40-х годах, получили развитие теоретические основы пульсирующих ВРД с камерами $V = \text{const}$, в которых проводилась оценка возможности их использования как в пульсирующих ВРД прямой реакции, так и в газотурбинных ВРД. Предложенные методы расчета были подтверждены результатами экспериментальных исследований таких камер.

В начале 50-х годов в ЦИАМ под руководством Н.Я. Литвинова проводились комплексные теоретические исследования рабочего процесса и характеристик авиационных двигателей, велась разработка методов регулирования и перспектив развития различных типов ГТД. В 1952-1956 гг. Литвиновым впервые были проведены расчетно-теоретические и экспериментальные исследования ГТД с турбинными лопатками большого удлинения для уменьшения массы и осевых габаритных размеров турбины. В результате были определены зави-

симости газодинамических параметров, прочности и массы турбины от удлинения лопаток. Литвинов провел анализ схем, параметров, законов регулирования дозвукового высотного ТРД и исследования, направленные на уменьшение удельной массы турбореактивных двигателей, а также расчетные исследования двигателей для сверхзвуковых истребителей.

В 1956 г. Николай Яковлевич был назначен начальником лаборатории воздушно-реактивных двигателей ЦИАМ. Он руководил всеми экспериментальными исследованиями авиационных двигателей в земных и полетных условиях. На тураевских стендах ЦИАМ, т.е. на экспериментальной базе ЦИАМ, что находится на территории промзоны Тураево в подмосковном г. Лыткарино, в 1959 г. с участием Литвинова были проведены всеобъемлющие испытания первого отечественного двухвального ТРДФ Р11Ф-300 в высотных и климатических условиях с отработкой рабочего процесса, газодинамической устойчивости, эксплуатационных и прочностных характеристик.

За период 1957-1967 гг. на высотных стендах тураевского филиала ЦИАМ были исследованы около 50 двигателей различных типов. В 1970 г. была начата коренная модернизация двигательных стендов московской площадки, обеспечившая проведение исследований процесса запуска в различных климатических условиях и в условиях высокогорного аэродрома. Научное обоснование, рекомендации по проектированию, испытания на высотных стендах и участие в доводке всех отечественных авиационных газотурбинных двигателей второго, третьего и четвертого поколений тесно связаны с именем Николая Яковлевича, возглавлявшего в 1956-1978 гг. коллектив двигательного отделения ЦИАМ.

Н.Я. Литвинов является лауреатом Государственной премии СССР, он награжден орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, орденом «Знак почета», медалями.

Итак, как видим, сферы профессиональных интересов братьев Литвиновых пересекались весьма ощутимо. В музее истории ЦСКБ «Прогресс» хранится письмо Николая Яковлевича от 28 сентября 1984 года, в котором он описывает эпизод своей служебной деятельности, связавший его на время с братом именно на производственной

основе, – техпомощь завода №1 уфимскому заводу №26. В 1945 году на уфимском заводе по указанию Сталина началась организация серийного производства турбореактивного двигателя РД-10. Для оперативного руководства выполнением задания Н.Я. Литвинова назначили начальником специального КБ реактивных авиационных двигателей и заместителем главного конструктора завода.

Выяснилось, что ряд узлов двигателя выполнен по самолетной технологии, а соответствующего оборудования на заводе №26 нет. Руководство завода обратилось к первому заместителю наркома авиационной промышленности П.В. Дементьеву с предложением организовать производство опытной партии таких узлов на одном из самолетных заводов, например на заводе №1, поскольку этот завод располагал передовой технологией и необходимым оборудованием. Однако П.В. Дементьев заявил, что завод №1 перегружен плановыми заданиями основного направления и внеплановыми по выпуску народно-хозяйственной номенклатуры, поэтому у него «совесть не позволяет давать еще задание заводу». Он продолжал: «Такое задание возможно, если у завода есть нескрытые резервы производства и если руководство завода сделает предложение по их использованию. Поезжайте на завод, поговорите с директором. Если завод №1 проявит инициативу, то мы ее поддержим».

Прибывшая на завод №1 группа парламентариев во главе с Николаем Яковлевичем встретила с В.Я. Литвиновым. Сразу пообещать брату помощь Виктор Яковлевич не мог – завод действительно был перегружен заданиями, однако, посоветовавшись с начальниками цехов, сумел изыскать необходимые резервы. Вскоре была подготовлена технологическая документация, изготовлена оснастка, и узлы ТРД РД-10 были запущены в производство. «Поставленные заводом №1 узлы к ТРД РД-10 были выполнены с должным качеством, что обеспечило успешное проведение государственных испытаний двигателя», – писал Н.Я. Литвинов.

Одна из последних встреч братьев Литвиновых состоялась в мае 1981 года, когда в Таганроге открывали бронзовый бюст Виктора Яковлевича Литвинова. Николаю Яковлевичу суждено было пережить младшего брата на семь лет.

* * *

«10 сентября теперь уже такого далекого 1926 года, около полудня в Таганрогском индустриальном техникуме зачитывали абитуриентам, собравшимся в огромном и шикарном по тем временам актовом зале, протокол приемной комиссии о результатах приемных экзаменов, – продолжает С.Н. Емельянов. – Сто двадцать шесть ребят, затаив дыхание, слушали седовласого председателя. И какова же была радость Виктора Литвинова, когда он, наконец, услышал и свою фамилию! Его приняли на механическое отделение.

Вскоре семьдесят счастливых приступили к занятиям. Конечно, никакой форменной одежды, в которой щеголяли здесь студенты до революции, не было и в помине. Ходили кто в чем.

Яков и Евдокия Литвиновы радовались удаче сына – сбывалась давнишняя мечта отца. Николай был уже студентом третьего курса того же техникума, и братья опять были вместе, правда, недолго – в 1927 году Николай, окончив техникум, уехал как молодой специалист с квалификацией «техник-механик» в Армавир на маслозавод. Оттуда он, проработав три года теплотехником и конструктором, был направлен на курсы по рационализации производства в Москву. А затем судьба забросила его на Урал. Здесь он стал студентом станко-инструментального института в Златоусте, но через год перевелся в Московский авиационный институт, который блестяще окончил в 1935 году и в котором был оставлен на кафедре «Конструкции авиадвигателей». В том же году Николай отличился в конкурсе на проект малоомощного двигателя и был удостоен грамоты Всесоюзного совета научных инженерно-технических обществ (ВСНИТО) и денежной премии. Это был трамплин для его будущей весьма успешной карьеры в авиадвигателестроении. С осени того же года и до ухода на пенсию в 1968 году Николай Яковлевич трудился в Центральном институте авиационного моторостроения. Он состоял как ученый, организатор производства, общественный деятель. Стал кандидатом технических наук, лауреатом Государственной премии СССР, был удостоен высоких государственных наград, в течение двух созывов был депутатом Моссовета, а еще создал отличную семью и воспитал хороших детей и внуков. Николай был добрым примером для Виктора с самого раннего детства. Между братьями, такими непохожими и внешне, и по характеру, всегда были самые

теплые, искренние, воистину братские отношения.

Нужно сказать, что в то время Таганрогский индустриальный техникум был одним из лучших учебных заведений не только города, но и области. Он занимал целый квартал в центральной части города и был прекрасно оснащен, правда, после пронесшейся вихрем революции и гражданской войны многое было растащено, расхищено, изломано. Не хватало учебников, лабораторного оборудования, чертежных принадлежностей, тетрадей... В общежитиях учащиеся сами чинили окна и двери, «доставляли» кровати, делали табуреты, столы. В столовой был единственный штатный работник – повар, поэтому студенты в порядке дежурства мыли полы и посуду, подносили уголь, пилили дрова, чистили картофель, доставляли продукты. Еда не была ни обильной, ни разнообразной: каши, супы, борщи – постные, чай, хлеб... На ужин, как правило, давали чай и кусок черного хлеба, редко чуть-чуть сахара. Каким-то подспорьем в этой скудной жизни служила стипендия и, что особенно важно, бесплатные талоны в столовую – их могли получить только самые обездоленные студенты. Увы, к таковым относился и Виктор Литвинов. До сих пор в его личном деле хранятся справки о зарплате отца и количестве иждивенцев. Ох, как хотелось братьям скорее встать на ноги, чтобы самим содержать себя и помогать родителям!..

В те годы во главе техникума встал талантливый организатор и замечательный педагог Василий Федорович Третьяков. Под его руководством был создан прекрасный преподавательский коллектив. Многие работали здесь еще до революции и имели университетское образование, были отличными специалистами.

В дореволюционную пору в здании техникума устраивались вечера, о которых говорил весь Таганрог. Теперь здесь многое поменялось. Танцев не было, но были горячие и порой непримиримые диспуты, конференции, конкурсы, встречи с участниками гражданской войны, активно работала комсомольская организация, профсоюзная «Синяя блуза». И хотя комсомольцев было немного, именно они задавали тон и в учебе, и в общественной жизни. Много позже Виктор Яковлевич вспоминал о днях таганрогской юности: «Мы были молодыми, горячими. Принимали самое активное участие в благоустройстве города, техникума, строили стадион в центре у железнодорожного вокзала, прокладывали первые трам-

вайные линии... Нетерпимо относились к разгильдяям, прогульщикам. Были и перегибы. Например, на первых порах галстук считали буржуазным атрибутом. Некоторым доставалось за его ношение...». Виктор сначала щеголял, как и все, в косоворотке и пиджачке, сшитых заботливыми мамиными руками. Потом, на третьем курсе, уже и галстук носил, и рубашку с отложным воротником. Это было, когда он стал контрактантом. Тогда его стипендия превысила зарплату отца.

В те годы бурно развивалась авиация и, естественно, авиационная промышленность. Шла реконструкция старых заводов, строились новые. Но кадры были дефицитом. Не хватало квалифицированных рабочих, и особенно специалистов среднего и высшего звена – техников и инженеров. Вот тогда ВАО (Всесоюзное авиационное объединение) и авиационные заводы стали искать кадры среди студентов старших курсов техникумов и институтов, и не только авиационных, ибо их было крайне мало. Так в 1929 году стали контрактантами ВАО двенадцать студентов Таганрогского индустриального техникума, которым предстояло трудиться на таганрогском авиационном заводе №31. Вместе они проходили производственную практику на настоящем большом предприятии с хорошими перспективами.

Но как иногда непредсказуема судьба человеческая! В начале 1930 года, когда выпускники уже готовились писать дипломные работы и строили планы на недалекое будущее, связанное с таганрогским авиазаводом, из Москвы приехал представитель старейшего в стране авиазавода №1 имени Авиахима. Он имел предписание ВАО отобрать из контрактантов техникума несколько человек для работы в Москве. Кому же из молодых не захочется работать в столице, да еще на таком предприятии, первом в авиационной промышленности страны! Виктор Литвинов тоже загорелся этой мечтой, к тому же в Москве уже работал и учился его старший брат Николай. Представитель ВАО, поговорив с Виктором, немного засомневался – нет, не в его знаниях, а, так сказать, в физических данных. Парень был небольшого роста и худощав не в меру. Поняв его сомнения, Виктор искусно и элегантно выполнил сальто-мортале на месте. Москвич улыбнулся и сказал: «Нам такие орлы нужны. Согласен?» – «Согласен», – улыбнулся ему в ответ Виктор Литвинов.

Так его и еще несколько ребят из числа выпускников «переназна-



Яков и Евдокия Литвиновы с детьми Николаем, Натальей и Виктором. Таганрог, 1930 г.

чили» на московский завод. Будущего техника очень удивило, когда, получая очередную повышенную стипендию, которая ему выплачивалась как контрактанту, он увидел в ведомости против своей фамилии сумму вдвое большую, чем прежде. Он нерешительно посмотрел на пожилого кассира, но тот сказал весело: «Не робей, паря, москвичам платят больше! Радуйся!».

И он действительно обрадовался. Первая мысль, пришедшая ему в голову: «Куплю своим подарки! Порадую родителей и сестренку, пусть почувствуют, что их сын и брат уже взрослый человек».

А в апреле состоялась защита дипломных работ. В свидетельстве №1967 от 24 апреля 1930 года написано: «Литвинов Виктор Яковлевич окончил механическое отделение Таганрогского индустриального техникума, за что признан квалификационной комиссией вполне достойным квалификации техника-механика». Дипломы вручал директор техникума Василий Федорович Третьяков.

Отпуска дали всего неделю. Виктор успел съездить домой, вручить подарки родным, посидеть с ними в последний раз перед долгой

разлукой, наговориться вдоволь.

В начале мая 1930 года Виктор Литвинов сошел с небольшим фанерным чемоданчиком со скорого поезда на Курском вокзале Москвы. Он входил в новую, еще неведомую для него жизнь».

* * *

Предшественницей Московского авиазавода №1 имени Авиахи-ма, на который был принят Виктор Литвинов, считается мастерская по сборке велосипедов, открытая в 1894 году Юлианом Александровичем Меллером – потомком обрусевших немцев, переселившихся в Россию еще в конце XVIII века. Размещалась эта мастерская в сарае на Садово-Триумфальной площади в Москве. Через год на ее базе была создана слесарно-механическая фабрика.

Более тридцати лет предприятие было основным поставщиком велосипедов в стране. В 1914 году по заказу Николая II завод изготовил детский велосипед для царевича Алексея, за что был удостоен высочайшей похвалы. Судя по кадрам кинохроники тех лет, велосипед от Меллера имелся и у К.Э. Циолковского. При всем своем даре предвидения вряд ли мог предположить основатель космонавтики, что меллеровской мастерской предстоит стать заводом «Прогресс», на котором будут изготовлены две ступени ракеты-носителя «Восток» – той самой, что вынесет на околоземную орбиту космический корабль с первым в мире космонавтом!..

Впрочем, велосипедами производство не ограничивалось уже тогда, что видно из заметки, опубликованной в одной из московских газет в 1898 году: «Смеем вас заверить, господа, что велосипеды, автомобили, дрезины и паромобили, изготовленные в мастерских г-на Меллера, ни в чем не уступают немецким, английским или итальянским». В 1899 г. Меллер перевел свою фабрику на Ямское поле, и через год на ее базе было учреждено акционерное общество «Дукс». Имя было выбрано более чем удачно – «Дукс» в переводе с латинского означает «вождь», «ведущий».

Ассортимент производимой продукции постоянно пополнялся. Летом 1909 г. поднялся в воздух первый аэроплан, в 1910 году завод уверенно заявил о себе как о создателе первого российского военного дирижабля «Кречет», а следом за ним – самого быстроходного в мире дирижабля «Дукс», который в армии переименовали в «Ястреб». Здесь



Велосипедная мастерская «Дукс»

же выпускались первые отечественные аэросани. В сфере самолетостроения завод занимался почти исключительно постройкой копий французских самолетов по лицензиям и без них, выполняя заказы военного ведомства. На самолете «Ньюпор-4», построенном на заводе «Дукс», 27 августа 1913 года П.Н. Нестеров совершил первую в мире «мертвую петлю», получившую впоследствии название «петли Нестерова».

К 1914 г. АО «Дукс» приобрело мировую известность благодаря производству аэропланов и моторов к ним. В годы Первой мировой войны каждый третий российский самолет был изготовлен этим заводом. За 1910-1917 гг. «Дукс» построил более 1700 самолетов, в то время как вся Россия – около 6000. Только в 1915 г. со стапелей завода сошло 450 самолетов. Выпускал завод и семицилиндровый авиационный двигатель конструкции А.В. Нестерова.

30 декабря 1918 года завод «Дукс» был национализирован, а 19 февраля 1919 года его передали коллегиальному управлению и переименовали в Государственный авиационный завод (ГАЗ) №1. Завод

продолжал выпускать самолеты зарубежных конструкций.

В 1923 г. были выпущены первые отечественные самолеты: самолет-разведчик Р-1 и истребитель-низкоплан И-1 конструкции Н.Н. Поликарпова. За ними последовали И-2, И-3, Р-5, И-5, И-15, И-153 «Чайка». Наряду с этим завод получает правительственное задание по созданию новой машины, и уже через год начинается серийный выпуск скоростного высотного истребителя МиГ-1, сконструированного под руководством Н.Н. Поликарпова в заводском молодежном КБ А. Микояном и М. Гуревичем.

В 1923 году шефы из Общества друзей Воздушного флота присвоили заводу имя ОДВФ, а в 1925 году завод приобрел нового шефа и стал именоваться Государственным заводом №1 имени Авиахима.

Таким образом, к моменту прихода Виктора Литвинова, которому суждено было возглавить завод в разгар военных действий, а затем повести его за собой в эру освоения космоса, предприятие уверенно лидировало в сфере отечественного авиастроения.

Это было героическое время первых пятилеток. Необычайный подъем царил и на авиационном заводе. Самолетостроителям в короткий срок предстояло развернуть крупносерийное производство самолетов-разведчиков Р-5 и истребителей И-5 и И-7 – эти машины отвечали требованиям своего времени, но их производство еще велось полукустарным способом. Был брошен клич «От большой кустарной мастерской – к организованному производству!». К тому же было необходимо завершить строительство новых заводских корпусов, которое велось из расчета на внедрение в будущем поточной сборки самолетов как наиболее совершенной и перспективной организации производства.

Виктор Литвинов был назначен техником-конструктором в бюро проектирования технологической оснастки агрегатов, входившее в состав слесарно-сборочного цеха №4. Сборочный цех – это сердце завода, именно отсюда выходят на испытания и затем в небо самолеты, конечный итог напряженного труда тысяч людей. Цех был как бы заводом в заводе. Он объединял в себе ряд мастерских: механическую, слесарно-сварочную, пескоструйную и другие, где замкнутым циклом производились узлы и агрегаты, входившие в различные системы самолета.

Здесь-то и пригодились В.Я. Литвинову знания, приобретенные

в Таганрогском техникуме. Он отлично умел и чертить, и читать чертежи, а если нужно, мог встать к токарному станку или к слесарному верстаку. Товарищи по работе быстро заметили его деловую хватку и настойчивость. Но вскоре проявились его главные способности – способности организатора. Завод тогда переходил на хозяйственный расчет, и Виктор Литвинов первым на заводе организовал и возглавил хозрасчетную комсомольско-молодежную бригаду конструкторов. Начали с малого – объединили конструирование, детализовку и копирование чертежей.

В музее истории завода «Прогресс» сохранились уникальные записи, сделанные самим В.Я. Литвиновым в 1973 году по просьбе Николая Павловича Новоселова – одного из «летописцев» заводской истории, руководившего в 50-х годах технологическим отделом. Вот как объясняет Виктор Яковлевич сущность хозрасчетной бригады конструкторов по проектированию оснастки:

«В составе бригады были конструкторы и детализовщики. На копировку ватман сдавался в единую для всего ПРИНа группу (ПРИН – мастерская приборов и инструментов. – Прим. авт.). Таким образом, получив задание от плановой группы, бригада комплексно проводила работы по проектированию и разработке чертежей оснастки и выдавала их готовыми для производства. Кроме того, нормирование конструкторских и детализовочных работ производилось бригадой непосредственно в бригаде. Заработная плата внутри бригады (работа сдельная) производилась пропорционально категориям и окладам работающих. Таким образом, благодаря резкому сокращению сроков проектирования и выдачи рабочих чертежей оснастки повысилась ответственность за качество работ и выполнение установленных сроков».

Не все конструкторы поначалу приняли предложение молодежного коллектива. Побаивались, что новшество отрицательно скажется на качестве рабочих чертежей, поступающих к производственным кам. Однако начальник цеха одобрил инициативу. Завод находился в прорыве – срочно требовалось увеличить выпуск узлов и агрегатов, а опыт бригады показал полезность такой формы организации работы. Ее эффективность подтвердилась снижением себестоимости проек-

тирования оснастки.

Резервы искали всюду. Литвинов в составе группы проверял загрузку каждого рабочего в смене, выявлял причины простоев и низкой производительности труда, вносил конкретные предложения по улучшению экономических показателей. Будучи конструктором цеха по штампам, он стал инициатором создания конструкций штамповой оснастки в унифицированном исполнении. Благодаря сохранившимся записям В.Я. Литвинова у нас есть возможность и об этой разработке узнать из первых рук:

«Разработка конструкций штамповой оснастки в унифицированном исполнении сводилась к следующему. Пуансонодержатели и матрицедержатели с направляющими колонками были стандартизованы по габаритам для многократного применения. Заготовки матриц, пуансонов и съёмочных планок также были сведены к стандартизированным размерам и подбирались по габаритам штампуемых деталей. Таким образом, держатели всегда были в наличии на складе как готовые к применению, и лишь изготавливались матрицы, пуансоны и накладки соответственно контуру детали. Были стандартизованы матрицы прямоугольной и круглой форм. Указанные методы резки сократили трудоемкость изготовления штампов, металлоемкость и соответственно циклы изготовления оснастки. При этом чертежи на изготовление штампов превратились в типовые карты. Конструктор на типовой карте-чертеже вычерчивал контур детали (штампующей), подбирал и указывал номер подобранной заготовки матрицы, накладок и др.».

Вскоре Виктор Литвинов становится секретарем комсомольской ячейки цеха, а потом и членом заводского комитета комсомола. Его предложения по рациональной организации производства следуют одно за другим. Он быстро стал популярным среди заводчан благодаря своей деловитости и кипучей энергии, которые вкупе со знаниями и способностями позволяли видеть в нем не формального, а истинного лидера. Сам он, вспоминая об этом времени спустя годы, включал в число этих своих качеств элемент везения.

«Мне здорово повезло, – говорил он. – В годы, когда претворялся

в жизнь лозунг партии «Большевики должны овладеть техникой!», мне довелось работать под руководством выдающихся – не побоюсь этого слова – организаторов производства в авиационной промышленности, таких как Павел Андреевич Воронин и Петр Васильевич Дементьев. Они прекрасно знали свое дело, умели ценить людей, прислушивались к мнению других. Выдвижение их на руководящую работу создало условия для прогрессивного развития во всех направлениях авиационного производства, мобилизовало коллектив и в очень короткое время вывело завод из отстающего в передовой во всех отношениях. Он стал одним из лучших заводов того времени в Москве и, пожалуй, в отрасли».

В начале 30-х годов завод с Ямского поля перебазировался в новые корпуса на Ходынском поле. В старых «дуксовских» зданиях Ямской слободы разместились два его вспомогательных цеха – авиационный и металлургический, впоследствии преобразованные в самостоятельные заводы – агрегатный №32 по производству вооружения и металлургический №34. Что касается завода №1, то он после переезда в новые корпуса стал чисто самолетостроительным предприятием. В конце 30-х годов он был оснащен новейшим оборудованием, закупленным в США.

«Завод расположился в Петровском парке на границе Ходынского поля, – пишет Б.Е. Черток. – Позднее Ходынка стала для завода №1 аэродромом и в 1925 году уже называлась Центральным аэродромом республики, носящим имя М.В. Фрунзе. Вся территория, примыкающая к заводу №1 и Ходынскому полю, переименованному в Октябрьское поле, постепенно превращалась в авиационный военно-промышленный район. Вдоль бывшего Петровского парка, ныне Ленинградского проспекта, разместились конструкторские бюро и опытные заводы Поликарпова, Ильюшина, Микояна, Яковлева. Здесь же красуется дворец екатерининских времен, ныне занимаемый Военно-воздушной инженерной академией имени Н.Е. Жуковского. Отсюда началась и история Научно-исследовательского института Военно-воздушных сил».

* * *

Проработав на заводе два года, Виктор Литвинов решает продолжить образование и поступает на вечернее отделение Московско-

го авиационного института имени С. Орджоникидзе. Имея диплом техника, он мог начать обучение сразу с третьего курса, но предпочел получить более глубокие, фундаментальные знания, а потому для начала стал первокурсником.

«В связи с этим, – вспоминал позже Виктор Яковлевич, – произошёл курьезный случай. Когда я решил подать заявление в институт, комитет комсомола категорически запретил мне делать это. Посчитали чуть ли не дезертиром производства. Вот какое было время. Состоялось специальное заседание комитета. Голосовали: пятеро – за, четверо – против...».

Так у В.Я. Литвинова начались еще более напряженные будни: днем – на заводе, вечерами – в институте.

К периоду учебы Виктора Яковлевича Литвинова в авиационном институте относятся воспоминания Александра Григорьевича Смышляева, в дальнейшем инженера, начальника техотдела, секретаря парторганизации цеха, – он поступил в тот же институт вслед за Литвиновым.

«Из работников техотдела мы вдвоем учились в МАИ и часто ездили вместе в институт. Во время этих поездок Виктор Яковлевич делился со мной опытом.

– Материал дорог, особенно лист, с которым мы работаем. Поэтому к раскрою нужно относиться очень осторожно. Лучшее всего вычертить в масштабе несколько вариантов раскроя, обсчитать их и выбрать оптимальный.

– Не теряй времени. Всегда максимально используй все возможности: едешь в трамвае – учи немецкие слова или в уме конструируй заданную оснастку, чтобы потом сразу выложить на бумагу свои мысли. Этими его советами я пользовался всю свою жизнь».

Тем временем на заводе конструировались и строились новые самолеты. В 1934 году начался выпуск И-15 – маневренного скоростного истребителя. Его опытные экземпляры испытал В.П. Чкалов, а в ноябре 1935 года В.К. Коккинаки установил на новой машине рекорд высоты – 14 575 метров. На Миланской авиационной выставке в Италии И-15 был признан лучшим истребителем мира. Тот же год стал знаменательным и для самолета Р-5 (П-5). В марте-апреле советские летчики, ставшие пер-



Истребитель И-15 (153). Испания, 1935 г.



Самолет-разведчик Р-5 (П-5)

выми Героями Советского Союза, сделали на нем в общей сложности 11 рейсов из Ванкарема в ледовый лагерь О.Ю. Шмидта и вывезли большую часть челюскинцев. Вот что написали авиаторы коллективу завода: «Наш привет вам особенный, потому что это не только привет, а горячая благодарность за изготовленные вами самолеты П-5, о которых слава прокатилась не только в СССР, но и далеко за его пределами».

Однако кроме самолетостроения находились и другие сферы приложения оригинальной конструкторской мысли и молодого задора. В 1936 году Литвинов и два его товарища, Бромберг и Еременко, спроектировали велосипед для детей дошкольного возраста и даже хотели запустить его в производство как продукцию ширпотреба. Велосипед назывался «БЕЛ», по начальным буквам фамилий его создателей. Опытный образец В. Литвинов испытывал лично, разъезжая на нем по техотделу. Конструкция с честью выдержала повышенную нагрузку.

А однажды к первомайской демонстрации В. Литвинов по заданию парткома завода спроектировал тележку, предназначенную для показа большого портрета товарища Сталина. Портрет во время транспортировки располагался на ней горизонтально с тем расчетом, чтобы можно было проехать под проводами трамваев и троллейбусов. При въезде на Красную площадь, где заканчивались провода, портрет поворачивался вокруг горизонтальной оси и принимал вертикальное положение, возвышаясь над всеми другими портретами. Это выглядело очень оригинально и эффектно. Виктор Яковлевич применил в своей конструкции автомобильный механизм поворота тележки, и пока она изготавливалась, неотлучно находился в цехе, следя за ходом строительства. Неся ответственность за свое детище, он считал необходимым лично обеспечить его надежность и качество. По свидетельству очевидцев, из конструкторов цеха только он один мог рассчитать конструкцию, выдерживающую давление напора ветра на большую площадь полотна портрета.

В 1934 году происходит счастливое событие – образование семьи Виктора Яковлевича и Алевтины Андреевны Литвиновых. С будущей женой Виктор Яковлевич встретился на заводе. Людмила Викторовна Литвинова рассказывает о романтических чувствах родителей с особой нежностью:

– Сохранилась коробочка, в которой теперь хранятся старые пу-

говки, – на внутренней стороне крышки написано: «Миленькой Алинке в день рождения». Это папа подарил маме, когда они еще работали в одной группе. Мама тогда жила в Баковке, под Москвой, – дом сохранился по сей день. Происходила она из купеческой семьи, которая все свое имущество сразу и добровольно передала Советской власти – а это было «небольшое именье», как говорила бабушка, там же, в Баковке. Дачки до революции сдавали внаем, и это кормило семью с четырьмя детьми. Дед Андрей Павлович Трещетенков попал в германский плен в Первую мировую войну, и бабушка Мария Павловна продала все семейные ценности, чтобы посылать мужу продукты через Красный Крест. От бабушки у нас не осталось ничего, кроме венчальных икон, иконы Николая Чудотворца и нескольких фотографий.

Семья Трещетенковых была очень религиозной. Бабушка рассказывала, что в детстве они с отцом ходили пешком в Киево-Печерскую лавру на богомолье. Прадед, купец первой гильдии, был богат, но, по преданию, очень скуп. Тем не менее, подарив дочери «именье», он построил в Баковке часовню – после революции она использовалась как контора сельсовета. И эта разгромленная часовня была постоянным напоминанием о непростом происхождении Трещетенковых. Деда, вернувшегося из плена, склоняли к доносу угрозами разоблачения. Он стал пить, причинив много горя жене и детям. Однако никаких жестких репрессий не последовало, за исключением того, что детям чинились препятствия в получении образования. Мама имела художественные наклонности – рисовала, вышивала, а впоследствии очень хорошо чертила, и хотела учиться в архитектурном институте, но ей разрешили поступление только на чертежные курсы. Их она и окончила.

Мама была очень красивой: изящная, стройная, миниатюрная, с прозрачными голубыми глазами, как у Греты Гарбо, – ну просто восхищение! Представления о маме с раннего детства были моими самыми главными представлениями о красоте вообще. На фотографиях тридцатых-сороковых годов видны отношения нежности между папой и мамой. Это было сильное увлечение.

Мама была мягким, домашним человеком. Когда я родилась, она перестала работать. И вскоре – война. В войну она брала работу на дом и впоследствии не получала пенсию за выслугу лет, поскольку документы, подтверждающие стаж, были утрачены – остался лишь



Алевтина и Виктор Литвиновы. 1934 г.

профсоюзный билет. Отец не разрешил маме восстанавливать документы, сказав: «Союзная пенсия дана нам на двоих». И действительно, вся ее жизнь была посвящена заботе об отце. Она налаживала быт так, чтобы уставшему, переутомленному мужу было дома удобно, спокойно, тепло. Готовила то, что он любит, а потом – то, что полезно или разрешено диетой. У отца была язва желудка, и его здоровье было практически обеспечено маминой заботой.

Вскоре Виктор Яковлевич становится старшим конструктором техотдела. Часто приходилось работать и сверхурочно, и в воскресные дни. Для максимальной производительности труда была внедрена сдельщина. Нормы времени были очень жесткими.

«Однажды прекрасным летним воскресным днем, когда большинство трудящихся отдыхали, мы конструировали оснастку в душном, нагретом помещении техотдела цеха, – писал А.Г. Смьшляев. – Литвинов выдает очередное задание конструктору Астаулову – спроектировать штамп. Норма времени – 2,5 часа. Астаулов запротестовал:

– Нельзя в два с половиной часа сконструировать этот штамп.

– Можно и за два часа, – ответил Литвинов.

– Вы бы сами сели да сконструировали, – возразил Астаулов.

– Хорошо, сконструирую.

Виктор Яковлевич сел за чертежную доску и начал работать. Мы все, затаив дыхание, следили за ним. Через час и пятьдесят минут штамп был сконструирован.

– Да, еще дополнительно я разработал конструкцию фиксатора полосы, не указанную в задании, – сказал Литвинов.

Все окружающие вместе с Астауловым были восхищены его поступком».

* * *

В феврале 1937 г. Виктор Яковлевич Литвинов окончил вечерний факультет МАИ по специальности «Производство самолетов», получив диплом с отличием и квалификацию инженера-механика. В качестве дипломной работы он по своему усмотрению, принятому кафедрой, делал проект цеха по изготовлению центроплана. Его проект отличался новизной и оригинальностью темы, прекрасными, созданными им самим, конструкциями стапеля сборки центроплана

и требуемой оснастки, великолепным исполнением чертежных работ (его графика просто изумляла!) и обширной, с максимальной полнотой написанной сопроводительной запиской, содержащей все необходимые данные и расчеты. По его проекту можно было создавать цех. За все предшествующие годы своего существования Московский авиационный институт такой работы не видел. Этот проект, без преувеличения, открыл новую эпоху в институте. Восхищенная государственная экзаменационная комиссия поставила В.Я. Литвинову «отлично». Его проект был выставлен среди лучших из созданных в институте, и последующие выпускники учились по нему создавать свои дипломные проекты. Изучали его и преподаватели.

Блестящие способности студента-вечерника не остались незамеченными: Литвинову предложили аспирантуру. Однако он предпочел живое дело и остался на заводе.

Высокая инженерная подготовка, незаурядные организаторские способности, горячее желание сделать лучше, быстрее и с меньшими затратами выделяли В.Я. Литвинова. Через пару месяцев он становится начальником технического отдела цеха №4, а через год, в 28 лет, – заместителем главного инженера по подготовке производства.



Диплом В.Я. Литвинова об окончании МАИ

Пришло время, когда самолеты советского производства встретились в небе Испании с немецкими. Боевые действия наглядно показали направления дальнейшего развития боевой авиационной техники.

Перед авиационной промышленностью встал целый комплекс задач по совершенствованию конструкции самолетов. Необходимо было в корне изменить технологические процессы для обеспечения их серийного выпуска. Директор завода П.А. Воронин и главный инженер П.В. Дементьев, впоследствии министр авиационной промышленности СССР, выступили инициаторами реконструкции цехов для перехода на единую, более совершенную технологию. Весь процесс подготовки производства планировалось расчленить на ряд сложных и простых задач, решение которых велось бы одновременно многими службами, мастерскими, цехами и отделами завода. Возглавить эту работу поручили заместителю главного инженера В.Я. Литвинову.

Одним из первых значительных усовершенствований, разработанных под его руководством, стали сборно-разборные конструкции ступеней с унифицированными элементами. Многократное применение главных элементов – литых стандартных соединительных узлов, блоков и труб – значительно сокращало циклы изготовления ступеней и давало существенную экономию металла.

«1938 год, – вспоминал позже Виктор Яковлевич, – стал для нашего завода этапным. Закончилась реконструкция, была значительно улучшена технология и организация производства. Военно-воздушные силы получили 1104 истребителя И-15-бис, началось серийное строительство нового самолета с убирающимся шасси – это был истребитель И-153 «Чайка». Новшество очень усложнило нижний центроплан, много появилось элементов механизмов, стыкуемых при сборке. В это время взаимозаменяемость технологически не обеспечивалась, а давались припуски на отверстия и плоскости, которые дорабатывались при сборке самолетов. Разработка и внедрение разделочных и контрольных ступеней на нижний центроплан в цехе №4 дали возможность подавать в сборочный цех взаимозаменяемый нижний центроплан – в то время это было значительным усовершенствованием технологии производства сборочных работ. Закончились претензии сборочного цеха, сократилась трудоемкость ручных работ на сборке...»

А в марте 1939 года в «Правде» был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении лучших работников завода орденами и медалями.

«Весной 1939 года семья Литвиновых получила комнату в новом доме на ныне Ленинградском проспекте, – пишет С.Н. Емельянов. – Виктор Яковлевич вспоминал при нашей с ним встрече в 1981 году: «Было воскресенье, один из немногих свободных от напряженного труда дней. Аля (это его жена Алевтина Андреевна) собралась в магазин. Я попросил ее купить свежую газету. Через несколько минут смотрю – бежит моя Аля, не чувствуя ног, вся взволнованная. Я ее такой никогда не видел. Говорит мне: смотри, Витя! – и протягивает свежий номер «Правды». Я, ничего не подозревая, раскрываю газету и вижу на первой полосе Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении работников завода ГАЗ №1 имени Авиахима орденами и медалями за создание новых самолетов. Пробежал глазами по длинному списку фамилий и... обомлел. Среди фамилий награжденных медалью «За трудовую доблесть» стояла и моя. А подписан указ М.И. Калининным. И насколько я тогда был наивным! Знаете, что я подумал? – спросил меня Виктор Яковлевич. Я, естественно, недоуменно пожал плечами, а он продолжал с улыбкой: – Это же надо, сам Михаил Иванович Калинин знает, как я хорошо работаю!». И Виктор Яковлевич рассмеялся. Он вообще был человеком улыбочивым, я бы сказал, озорным, но что меня больше всего поражало в нем и его жене – это естественность и какая-то удивительная простота».

Менее чем через полгода после публикации указа истребители И-153 прошли боевое крещение на Халхин-Голе. И в первом же бою советские летчики одержали внушительную победу.

* * *

Летом 1939 года решением Политбюро ЦК КПСС большой группе конструкторов было поручено проектирование и создание новых боевых самолетов со значительно более высокими тактико-техническими данными. Вот что писал о том времени нарком авиационной промышленности А.И. Шахурин: «Многие из главных конструкторов, получивших задание на создание самолетов в 1939 г., не имели тогда не только своей базы опытного производства, но и достаточно количества конструкторов, да и вообще делали все это как главные

конструкторы впервые. Поэтому ЦК партии обязал серийные заводы оказать им всемерную помощь. Нужно отдать должное руководителям и парторганизациям этих заводов: они со всей ответственностью отнеслись к поручению ЦК, и опытные самолеты, создававшиеся с их помощью, выходили на аэродромы и на летные испытания иногда даже раньше, чем из ОКБ (опытное конструкторское бюро. – Прим. авт.), имевших свои заводы опытного производства...».

А.И. Микоян и М.И. Гуревич были как раз такими конструкторами: до получения задания на проектирование и строительство самолета у них не было ни ОКБ, ни опытного производства. Однако завод выделил им необходимых конструкторов и технологов, а также осуществил производство опытных образцов. Новый скоростной и маневренный истребитель МиГ-1 был сдан на государственные испытания в рекордно короткий срок – к маю 1940 года. И в этом была несомненная заслуга Виктора Яковлевича Литвинова, который к 1939 году являлся не только заместителем главного инженера, но и главным технологом завода – эти должности были совмещены. Под его непосредственным руководством впервые в отечественной авиационной промышленности был внедрен так называемый принцип параллельности, получивший развитие впоследствии, при создании нового истребителя МиГ-3.

10 января 1940 года Виктор Яковлевич изложил суть этого принципа в статье «За ускорение новой техники», опубликованной в газете «Заводская правда»:

«Задача, которая стоит перед нами, – это ускорение внедрения в производство новой техники. В связи с этим особое значение приобретает содружество, совместная работа конструкторов и технологов. В чем заключается техническая сущность такого метода работы?»

Прежде всего, в том, что все процессы подготовки производства – конструирование, разработка технологии, проектирование инструмента и приспособлений, нормирование, изготовление моделей – производятся не последовательно, как это делалось раньше, а одновременно, параллельно. В результате такой тесной работы конструктора и технолога выпускаемые изделия с учетом всех особенностей цехов и даже отдельных рабочих мест, опыта стахановцев легко осваиваются в производстве. Это устранит ошибки, ликвидирует имевшиеся переделки и недоделки.

Нужно широко внедрить проектирование приспособлений параллельно с разработкой таким образом, чтобы в момент спуска чертежей в производство приспособления были уже частью изготовлены в металле.

Метод, который существовал ранее, то есть разработка чертежа, составление технологии, изготовление приспособлений деталей, удлинял срок изготовления изделия. Применение нового метода позволит выпустить продукцию гораздо быстрее.

Второй, наиболее важной формой является применение шаблонно-плазового метода. Этот метод сокращает количество чертежей, а следовательно, и сроки проектирования. Изготовление большого количества шаблонов, состыкованных и увязанных между собой, устранит многие неувязки в производстве. Нужно широко внедрить пергамин, ускоряющий выпуск чертежей. Опыт этот себя оправдал, но, к сожалению, у нас на заводе еще недостаточно применяется.

В нашей работе должно найти широкое применение использование стандартных деталей и нормалей, а также деталей старых машин. Это позволит, не меняя существующей технологии и оснастки, быстрее освоить новые процессы работы. Надо смелее применять унифицированные детали и узлы, широко используя уже накопленный технологический опыт.

Новые задачи стоят и перед инструментальными цехами. Здесь нужно стандартизировать и нормализовать фиксаторы и отдельные элементы приспособлений. Это позволит заблаговременно подготавливать отдельные детали приспособлений и значительно сократить сроки на изготовление. В нашей работе должно найти место широкое применение внедрение универсальных сверлильных и фрезерных головок, что даст возможность сократить цикл изготовления ступеней в полтора-два раза.

Методы ускорения выпуска продукции не исчерпываются, разумеется, приведенными примерами. Творческая инициатива инженеров, техников, стахановцев должна быть проявлена во всей дальнейшей нашей работе.

Опыт совместной работы конструктора и технолога, успехи, которых мы достигли, – доказательство высокой технологической культуры и неограниченных производственных возможностей на заводе».

К заслугам В.Я. Литвинова следует отнести также разработку и внедрение ступенчатых трубчатых конструкций с типовыми разборными блоками – чугунами, литыми. В то время ступенчатая изготавливалась сварными из швеллеров и имели разное применение. Унифицированные же ступенчатые трубчатые конструкции после использования разбирались и вновь собирались для сборки и сварки агрегатов нового самолета. Это мероприятие дало возможность резко сократить циклы производства ступенчатых и получить значительную экономию труда и металла.

Уже в предвоенном 1940 году было выпущено свыше ста машин МиГ-1 – стремительных, маневренных, неплохо вооруженных, запущен новый вариант самолета – МиГ-3 с двигателем АМ-35А. Эта работа была по достоинству оценена партией и правительством. 31 декабря 1940 года Государственный авиационный завод №1 за



успешное освоение в производстве новых образцов вооружения был удостоен ордена Ленина, а В.Я. Литвинов награжден орденом Трудового Красного Знамени. Орденами и медалями были награждены около ста заводчан.

Всего же с 1923 по 1940 годы на заводе был освоен выпуск 23 типов самолетов, и почти 15 тысяч машин поднялись в воздух.

* * *

В январе 1941 года обновилось руководство Наркомата авиационной промышленности СССР. Наркомом стал молодой инженер Алексей Иванович Шахурин – до этого назначения он был первым секретарем Горьковского обкома партии, а еще ранее парторгом ЦК ВКП(б) завода №1. С московского завода №1 ушли в Наркомат П.В. Дементьев и П.А. Воронин. В феврале 1941 года директором завода был назначен А.Т. Третьяков, а тридцатилетний В.Я. Литвинов стал главным инженером.

Вскоре после этого назначения предприятию было поручено освоить производство высотного истребителя МиГ-3, созданного молодежным КБ А. Микояна и М. Гуревича. В.Я. Литвинов выступает одним из авторов и организаторов внедрения на заводе поточной сборки самолетов по суточному графику. Суть этого новшества, рожденного коллективным умом заводских инженеров и конструкторов, заключалась в том, что самолеты на специальных тележках передвигались по рельсам конвейера от стенда к стенду, на каждом из которых выполнялась определенная операция. Число стендов соответствовало количеству дней, требуемых для полной сборки самолета, что позволило ввести сетевое планирование. Детали к стендам доставлялись в скомплектованном виде.

Этот метод был впервые применен в советской промышленности. К лету 1941-го на производство самолетов по суточному графику перешли все авиазаводы страны.

В.Я. Литвинову тогда было чуть за тридцать. Молодой, инициативный главный инженер с огромным профессиональным потенциалом и блестящими организаторскими способностями, уже заслуживший первую свою высокую государственную награду, успешный семьянин и отец трехлетней дочери – таким он встретил время самых суровых испытаний.



В.Я. Литвинов. 1941 г.

ГЛАВА 2 ЭВАКУАЦИЯ: «ЗДЕСЬ ВСЕ ДЫШАЛО ФРОНТОМ...»

Воскресный день 22 июня 1941 года не был выходным для главного инженера авиационного завода №1 Виктора Яковлевича Литвинова. С утра он, проводив жену и дочь в однодневный дом отдыха в Подлипки, как обычно, отправился на завод.

– В тот день было солнечно, мы купались, – рассказывает Людмила Викторовна. – И вдруг – даже не слово, звук: «война». Торопливо собрались. Мужчины сразу уехали. Я не помню прощания, только ощущение разлуки.

Потом папу мы практически не видели. Женщины возвращались с работы и поднимались на крышу дежурить – гасили фугаски. Окна были заклеены косыми бумажными лентами. Когда по радио объявляли воздушную тревогу, мы спускались в бомбоубежище, в подвал нашего дома. Я хотела взять с собой плюшевого мишку, но мне не разрешили. Я плакала. В подвале, в полутьме, на скамейках вдоль стен сидели притихшие взрослые и дети. Помню их тревожные глаза...

Сразу же, как только Москва стала доступной для немецкой бомбардировочной авиации, завод №1 стал одним из важнейших объектов для налетов люфтваффе. Уже 22 июля, во время первого налета на Москву, на его территорию попало 180 зажигательных бомб и одна фугасная – она разорвалась в 10 метрах от заводского забора, при этом погиб один рабочий. На другой день под бомбами погибло три человека. Главный идеолог нацизма Й. Геббельс поспешил заявить 9 августа на весь мир: «Важнейшего в России авиазавода больше не существует. Доблестные асы фюрера смешали его с землей». Однако завод продолжал выпускать самолеты и не останавливал работу даже во время налетов.

Заводу было поручено резко увеличить темпы выпуска самолетов. Рабочий день был продлен до 11 часов. Главной задачей авиазавода в оставшиеся месяцы сорок первого стал выпуск скоростных высотных истребителей МиГ-3, защищавших небо столицы. Их поставки фронту вскоре увеличились с 10 машин в сутки до 20. В своих воспоминаниях А.И. Шахурин, нарком авиационной промышленности в 1940-1946 годах, писал: *«Если к концу июня 1941 года авиационные заводы выпускали лишь немногим более 50 новых самолетов в день (то есть свыше 1500 в месяц), то в июле месячный выпуск достиг 1807, в сентябре – 2329 самолетов. Ежедневно мы отчитывались перед ГКО о выполнении утвержденного им графика. К концу сентября выпуск поднялся до 100 самолетов в день, а самолетостроительный завод в Москве довел выпуск новых скоростных истребителей МиГ-3 до 20 в сутки».*

В августе 1941 года правительством было принято решение: не прекращая выпуска скоростного высотного истребителя МиГ-3, организовать на заводе производство самолетов-штурмовиков Ил-2.



Высотный истребитель МиГ-3.

Таким образом, напряженный труд заводчан, осложненный ночными бомбежками, еще более осложнился необходимостью параллельно с выпуском истребителей готовить цеха к производству бронированных штурмовиков. Сразу же после выхода постановления директор завода А.Т. Третьяков вылетел в Воронеж для того, чтобы ознакомиться с конструкцией штурмовика и организацией его производства на заводе №18. А через два дня его вызвал Сталин.

- Когда начнете давать штурмовики? – спросил он Третьякова.
- Думаю, что сможем это сделать через два месяца при условии, что завод будет понемногу снижать выпуск истребителей МиГ-3.
- Сколько вы сейчас выпускаете самолетов?
- Двадцать самолетов в день, – ответил Третьяков.
- Хорошо, – согласился Сталин, – можете снизить выпуск. Но за каждый старый самолет дадите новый.

Напряжение тех дней хорошо передано А.Г. Смышляевым, который свел расходы своего времени в августе 1941 года в таблицу.



Штурмовик Ил-2

ТАБЛИЦА РАСХОДА ВРЕМЕНИ В АВГУСТЕ 1941 Г.,
СОСТАВЛЕННАЯ А.Г. СМЫШЛЯЕВЫМ

Число	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Завод	24	18,5	24	14,5	24	17	24	20	22,5	22	22	17,5	21	19	20	12	22	20
Дом		3		3		2			0,5	1	1	2,5	2	1,5	4	7,5	1	3
Дорога		1		1		1,5			1	1	1	2,5	1	2		3	1	1
Город		1,5		3,5		1,5						1,5						
Кино				2		2												
Баня														1,5				
Больница																1,5		

Число	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	Итого	%	В переводе на 24 часа
Завод	17	22	20,5	18	20	20	20	17	21	19	20	17	22	617,5	83	20
Дом	1	1	2	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	53	7,1	1,7
Дорога	2	1	1,5	2	2	2	1	2	1	2	1	2	1	38,5	5,2	1,3
Город	1			2			2	1			2	4		20	2,7	1
Кино														4	0,5	
Баня														1,5	0,2	
Больница														1,5	0,2	
Читальня										2				5	0,7	
В гостях	3													3	0,4	

На сентябрьских страницах дневника А.Г. Смышляева читаем:

«Газеты сообщили о присвоении звания Героя Социалистического Труда Шахурину А.И., Дементьеву П.В., Воронину П.К., Третьякову А.Т. Первый – нарком авиапромышленности, второй и третий – его заместители. Все трое – выходцы с нашего завода. Третьяков А.Т. – наш директор. Он первым из директоров нашей промышленности удостоен этого высокого звания. Также сообщили о присвоении заводу имени товарища Сталина.

Все обсуждают эти приказы. На серьезных лицах заводчан проступает горделивая улыбка.

87 работников завода награждены орденами и медалями страны. Орденом Ленина награжден и В.Я. Литвинов, главный инженер завода. На заводе грандиозный митинг. Заводчане горды таким необычным всеобъемлющим признанием заслуг перед Родиной коллектива нашего завода. Награда всколыхнула всех и подняла энтузиазм еще выше, а это, конечно, увеличит еще больше нашу общую отдачу».

В октябре 1941 года, с началом немецкого наступления на Москву, положение резко осложнилось. В городе было введено осадное положение. На всех бетонных и части металлообрабатывающих заводов было налажено производство противотанковых ежей, надолбов и железобетонных конструкций для дотов. Сотни тысяч москвичей и жителей Подмоскovie вышли на строительство оборонительных полос. С раннего утра до поздней ночи, под дождем и снегом они строили доты, копали противотанковые рвы, устанавливали провололочные заграждения....

К этому времени А.Т. Третьяков уже руководил сразу двумя предприятиями: заводом №1 в Москве и его дублером – авиазаводом №122, который возводился в Куйбышеве с 1940 года. Строительство этого и ряда других важнейших для страны предприятий в окрестностях Куйбышева началось после принятия секретного постановления Совнаркома СССР от 25 сентября 1940 года о создании в Куйбышевской области Управления особого строительства (Особстроя) и приданного ему Безымянского исправительно-трудового лагеря (Безымянлага) с размещением их в районе железнодорожных станций Безымянка и Кряж. По первоначальному плану правительства силами Особстроя и Безымянлага в окрестностях Куйбышева предполагалось возвести два авиационных завода, в проекте получивших номера 122 и 295, моторный завод №337 и заводской аэродром, произвести реконструкцию и расширение Куйбышевской ТЭЦ (ныне Куйбышевская ГРЭС), а также завершить строительство Безымянской ТЭЦ.

Выход постановления Государственного Комитета Обороны об эвакуации авиационного завода №1 в Куйбышев, на территорию, первоначально предназначавшуюся для завода №122, свидетельствовал о внушительных результатах работы Управления особого строительства и Безымянского лагеря НКВД СССР в Куйбышеве, благодаря которой была создана сама возможность такого грандиозного

перебазирования. К этому моменту на площадке в 18 километрах от Куйбышева, в районе станции Безымянка, уже стояли все основные производственные корпуса будущего авиационного комплекса, однако им недоставало кровли и коммуникаций.

Ответственность за перебазирование завода легла в первую очередь на главного инженера. То, что этот казавшийся невероятным план удалось претворить в жизнь, – заслуга Виктора Яковлевича, причем, вероятно, наиболее весомая в его биографии. Именно эвакуацию завода, организованную В.Я. Литвиновым еще не как директором, а как главным инженером, считают заводчане-ветераны самым значимым его достижением.

Надо сказать, что служба главного инженера является, по сути, координационным центром, обеспечивающим решение не только производственных, но и различных организационных вопросов. И вряд ли когда-либо перед такой службой стояла более тяжелая и ответственная задача, чем организация перебазирования огромного предприятия в условиях военного времени. Необходимо было разработать рациональный план погрузки оборудования, определить очередность отправки цехов, обеспечить необходимое количество транспорта и рабочих рук, продумать каждый процесс до мелочей: кто и как будет демонтировать станки, смазывать, укрывать, укладывать, маркировать, описывать, грузить, какие следует использовать механизмы, приспособления и подручные средства. Наряду с отправкой оборудования нужно было позаботиться и о том, как будут добираться до места назначения люди. Нары, железные печки, дрова – обеспечение даже такого нехитрого быта вагонов-«тепушек» требовало внимания, сил и времени. И все это было спланировано и организовано В.Я. Литвиновым так, что период «сборов в дорогу» занял не более десяти дней. Для обеспечения погрузки между цехами и корпусами завода были проложены железнодорожные пути, перед разобранными оконными проёмами соорудили специальные эстакады. Одновременно с погрузкой оборудования продолжался выпуск боевых самолетов. В ход шли детали из задела и те, что обрабатывались тут же, на станках, ожидающих своей очереди на погрузку.

Эти события также зафиксированы в дневниковых записях А.Г. Смышляева.

«11 октября 1941. Вечером на складе грузили свинцово-цинковые штампы на электрокар электробалкой, везли к рампе. С электрокара по двум стягам стаскивали штампы на пол рампы при помощи каната, закинутого серединой за штамп, и за каждый его конец брались человек 7-10, всего 14-20, и под команду «раз-два, взяли!» передвигали штамп. С рампы таким же образом грузили в вагон. Когда мы загрузили первый вагон, установив штампы плотно друг к другу по всему полу вагона, пришел железнодорожник и спросил: «Сколько весит погруженное?». Подсчитали – оказалось 45 тонн. «Уберите 25 тонн. Это 20-тонный вагон».

19 октября. Работать все труднее. Кроме сотен тяжелейших штампов у нас самое сложное и тяжелое оборудование, отдельные неразъемные части, которые весят десятки тонн. Их демонтаж с помощью ручных лебедок и вывоз из цеха, погрузка в вагоны происходят очень медленно и сложно при наличии ограниченных транспортных средств.

20 октября. Весь день погрузка, и даже ночью грузили.

21 октября. Работа по погрузке. Видел недалеко два взрыва фугасок. После бомбежки и спада возбуждения от неожиданного налета народ продолжал работать. Получили команду работать днем и ночью. Всю ночь канонада.

22-31 октября. Такая же обстановка и такая же работа. Наконец-то весь цех погружен в вагоны. Я получил указание выехать в Куйбышев».

В оставленные московские корпуса завода завезли взрывчатку, однако уничтожить завод, к счастью, не пришлось: в декабре немцы были отброшены далеко от Москвы. Позже в уцелевших корпусах завода №1 был создан новый авиационный завод №30. С 1965 года он носил название «Знамя труда», а ныне это предприятие входит в Российскую самолетостроительную корпорацию «МиГ».

В Куйбышев были вывезены все рабочие и служащие завода, оборудование, инвентарь, архив со всеми документами, орден Ленина, которым завод был награжден 31 декабря 1940 года. Уже 28 октября нарком авиапрома подписал приказ о начале работы завода №1 на новом месте. В его состав вошел строящийся завод №122, а также ранее эвакуированные сюда же с запада некоторые другие предприятия.

Эти события легли в основу сюжета фильма «Особое задание», снятого в 1979 году на Мосфильме режиссером Евгением Матвеевым.

– В этом фильме хорошо передана атмосфера того времени, – считает Л.В. Литвинова. – Когда он вышел на экраны, у касс кинотеатров стояли огромные очереди. Однажды я стояла в этой толпе, и слышала, как люди говорили: «Это фильм про нашего Литвинова».

Сроки перебазирования людей и оборудования в Куйбышев исчислялись неделями. Станции были забиты составами эвакуируемых на восток заводов – они подолгу стояли на запасных путях, пропускающая воинские эшелоны, следовавшие на запад. К тому же авиазавод вывозили к месту эвакуации через Горький, а эта ветка значительно длиннее, чем та, что идет через Рязань.

В дневнике А.Г. Смышляева читаем:

«2-13 ноября. Дорога. С трудом преодолевали факты неорганизованности. Посадка шла не по нумерованным билетам. В связи с этим – злоупотребления. Когда мы вошли в вагон, предназначенный для нас, многие места были заняты. Наконец поехали. Остановки были частые и долгие. Я был начальником вагона.

Иногда получали хлеб, но раза 2-3 за все 12 дней. На остановках разводили костры и готовили себе обед, кипятили воду. В дороге достать продукты на деньги было трудно. На продукты обменивали ходовые товары: мыло, нитки, спички и т.д.

При остановке в Сызрани 9-го числа я пошел в железнодорожный читальный зал и упросил дать мне экземпляр сызранской газеты небольшого формата. В газете были выступления товарища Сталина 6 и 7 ноября.

Когда я пришел в вагон, организовал читку газеты. В абсолютной тишине читал я выступление товарища Сталина 6 ноября на торжественном заседании и речь на Красной площади 7 ноября. Народу в купе набилось множество. На верхних полках лежали, на нижних плотно сидели, в проходах и возле купе стояли. Слушали жадно, стараясь не пропустить ни одного слова. После чтения доклада и выступления Сталина на Красной площади все примолкли, переживая услышанное. В глубине души каждый из нас ждал таких слов. Эти слова были нужны советскому народу, и они были произнесены нашим вождем. Захотелось скорее выдавать самолеты. Досадно было за наши каждодневные задержки. Услышанное обсуждали все дни и ночи вплоть до высадки из вагона».

Огромную проблему представляло расселение заводчан, и еще большую – их семей. Заводчане занимали бывшие лагерные бараки, а семьи в большинстве своем устраивались на жительство в ближайшие к Куйбышеву деревни. Что же касается жены и дочери Виктора Яковлевича Литвинова, то они сначала были отправлены от заводоуправления в Переяславль-Залесский и лишь глубокой осенью прилетели в Куйбышев.

– Когда кольцо обороны стало сужаться, – рассказывает Людмила Викторовна, – нас отправили в эвакуацию в Переяславль-Залесский. Я очень хорошо помню избу, в которой мы жили, колодец. Я тогда была ростом с петуха и помню, как петух больно клюнул меня в лоб. Потом нас отправляли в Куйбышев. Был дождливый день, и мы очень долго шли по раскисшей дороге. У всех были противогазы, и у детей тоже. Я, четырехлетняя, сама несла свой противогаз, в то время как другим детям помогала, и меня за это очень хвалили.

На аэродроме нас ждал самолет Ли-2, оборудованный турельной установкой. Мальчишки тут же принялись кататься на турели, а мне мама не разрешила. Я рыдала так, что до сих пор чувствую: если жизнь в чем-то не удалась, то ровно оттого, что я не покатаюсь тогда на этой подлой турели.

В самолет разрешили взять только по четыре килограмма груза на семью. Можете представить, что это значит – лететь женщине с ребенком поздней осенью, имея только четыре килограмма груза... Самолет был набит пассажирами, все быстро познакомились. В иллюминаторы некоторое время можно было видеть истребители сопровождения.

В Куйбышеве было очень холодно. Незнакомый мужчина подхватил меня на руки, и я подумала: здорово, почти как папа! Но не папа... Однако все равно было очень приятно. Снова меня хвалили за то, что сама тащила свой противогаз.

Разместили нас на Безымянке в помещении клуба, где мы жили два или три дня. Детям было очень весело. Все перезнакомились, бежали и играли. Затем нас поселили в двухкомнатной квартире в доме, где и сейчас живет сын Михаила Кирилловича Голубева, впоследствии главного инженера завода, Андрей Михайлович. Андрюша рыженский.

Вскоре к нам приехали родственники: бабушка, тетя Нина с ребенком, тетя Шура. В доме помещались только кровати. А папы

не было долго. Он приехал с заводом, когда уже была зима. Пришел в ушанке, телогрейке, поднял меня на руки, и я сказала: «Папа, ты как дворник!». Было удивительно видеть его таким, ведь папа всегда был комильфо: аккуратный, элегантный. Когда он появлялся в обществе, все выпрямляли спину и сразу выглядели как-то иначе.

Потом мы его, кажется, совсем не видели. По крайней мере, мгновения, когда он был дома, были так коротки, что я их просто не помню.

Как уже было отмечено, к середине ноября площадка за Волгой, куда был переброшен завод, по сути представляла собой незаконченное строительство. Именно такой предстала она перед заводчанами, прибывшими сюда вместе с А.Г. Смышляевым. В своем дневнике он писал:

«14 ноября. Прибыли на Безымянку. Дошли до отдела найма, оформились и пошли в цех. Цех не достроен. Не вся крыша. Нет коммуникаций, тепла, воздуха, подкрановых путей.

21 ноября. Работа. Занимались штатами, расстановкой людей. Дело заключалось в том, что на Безымянку прибыли работники с авиационных заводов Смоленска, Киева, Харькова, Воронежа, Днепрпетровска, Таллина, Москвы, Ленинграда. Прибывшие распределялись между заводом им. Ворошилова и нашим. В некоторых цехах – по три начальника цеха и т.д. Была дана команда: так как наш завод сохранил на Безымянке свой номер и прибыл сюда с большим количеством работников, оставить командные высоты за работниками нашего завода. Неразбериха в комсоставе была ликвидирована».

Опорными предприятиями нового авиастроительного комплекса стали московский завод №1 и воронежский завод №18. Москвичи привезли комплектующие детали своего нового самолета, истребителя МиГ-3, воронежцы – задел по недавно освоенному штурмовику Ил-2. Эвакуированные работники других заводов должны были войти в их состав.

Одновременность строительства, подготовки производства и комплектования кадров будущих заводов порождала многочисленные трудности. Кочевой образ жизни вновь создаваемых служб – одна из них. По воспоминаниям Александра Евгеньевича Демидова, впоследствии начальника секретно-шифровального отдела завода, вначале

комплектование кадров производилось в Доме промышленности, затем в музыкальной школе на Садовой улице, в ее актовом зале – в нем разместились отделы кадров и вновь образованные управленческие службы заводов. Вскоре состоялось переселение в бараки Безымянской ТЭЦ, и окончательно закрепились в двухэтажном доме, называвшемся «розовым» (по окраске) – на перекрестке нынешнего проспекта Кирова и Заводского шоссе. К этому времени в Куйбышев стали прибывать эвакуированные из Прибалтики, Украины, Белоруссии.

– В моей памяти сохранилась встреча на железнодорожном вокзале прибывших из Могилева, – рассказывает А.Е. Демидов. – Сразу бросилось в глаза, что эти люди пережили страшную беду. Когда автобус выехал на улицу Льва Толстого, их глаза заискрились, на лицах появились улыбки, и первым вопросом было: разве у вас нет светомаскировки? А вот когда прибыли в школу №1 (недалеко от Хлебной площади), служившую временным местом пребывания, их радость несколько погасла ввиду тесноты, напоминавшей вокзальную. Позже прибыли эшелоны из Смоленска, Киева, Днепрпетровска и Москвы. Для эвакуированных освобождались некоторые здания, оборудовались палаточные городки, строились бараки.



Выгрузка оборудования на новую заводскую площадку. Осень 1941 г.

С первых дней пребывания в Куйбышеве главному инженеру завода В.Я. Литвинову приходилось заниматься вопросами организации выпуска штурмовиков Ил-2 вместо производившихся в Москве истребителей МиГ-3. Производство штурмовиков завод имени Сталина еще только осваивал, а потому, чтобы покрыть потребности фронта, продолжал собирать из оставшихся заделов истребители. Первый истребитель МиГ-3, собранный москвичами на новой площадке, в недостроенных цехах, взлетел в небо 10 декабря. В тот же день воронежцы выпустили свой первый штурмовик Ил-2.

Люди, прибывшие на самарскую землю, трудились героически, несмотря на то, что коробки корпусов стояли без крыш, в большинстве цехов не было ни электроэнергии, ни отопительной системы, ни водопровода. Не успели построить и столовых. А первая военная зима выдалась ранняя, с жестокими морозами. По просторным заводским цехам гулял степной ветер, гнал поземку. Рабочие рыли ямы и поджигали в них политые мазутом дрова. По очереди подходили к костру, грелись. Из цехов никуда не уходили, здесь и жили.

Непосредственным участником тех событий был Юрий Карлович Геннинг, впоследствии старший инженер. В 1941 году он, шестнадцатилетний учащийся ремесленного училища, работал в заводской аварийно-эксплуатационной бригаде:

– В недостроенных корпусах, прямо под открытым небом монтировали оборудование. Октябрь, сыплется снежок, а мы, пацаны, подключаем станки. Уже в ноябре практически все цеха были подключены. Все застеклили, станки стали выпускать продукцию.

– Работа была адская, – говорил позже Виктор Яковлевич. – Не было тепла, сжатого воздуха, кислорода. Люди жили в бараках, семьи – по деревням, порой в десятках километров от площадки. Но производство МиГ-3 постепенно налаживалось. Сил придавали первые победы наших войск на фронте.

И действительно, в дневнике А.Г. Смышляева читаем:

«13 декабря. Все последние дни мы живем в приподнятом настроении. Взволнованы успехами нашей армии. А сегодня – разгром немцев под Москвой! Все последние дни я хотел и боялся верить, что

начался перелом на фронте, но он начался! Теперь не помогут Германии, вернее, банде Гитлера, никакие ухищрения, никакие японцы».

И вдруг... Дата 23 декабря 1941 года запомнилась заводчанам на всю жизнь, так же как и текст телеграммы Верховного Главнокомандующего, полученной в этот день. Копии телеграммы раздавали в проходной, пионеры и комсомольцы разносили их по общежитиям и баракам.

«Директору завода №18 Шенкману, директору завода №1 Третьякову.

Вы подвели нашу страну и нашу Красную Армию. Вы не изволили до сих пор выпускать Ил-2. Самолеты Ил-2 нужны стране, нашей Красной Армии теперь как хлеб, как воздух. Шенкман дает по одному Ил-2 в день, Третьяков МиГ-3 по одной-две штуки в день. Это насмешка над страной, над Красной Армией. Нам нужны не МиГи, а Ил-2. Если 18-й завод думает отбрезнуться от страны, давая по одному Ил-2 в день, то жестоко ошибается и понесет за это кару. Прошу вас не выводить правительство из терпения и требую, чтобы стали выпускать побольше Илов. Предупреждаю в последний раз. Сталин».

«Противотанковые самолеты», как назвал их главный конструктор С.В. Ильюшин, – именно они требовались Красной Армии зимой 1941 года, чтобы сорвать планы немецкого блицкрига. А.Г. Смышляев записал в дневник в тот день:

«Нам прочитали, а потом продиктовали эту телеграмму. Отметим, что ответ требуется делом. Ликвидировать чемоданные настроения. Надо покончить с тем, что мы являемся здесь временными жителями».

Ю.К. Геннинг на вопрос о том, как отреагировали рабочие на сталинскую телеграмму, ответил:

– А что мог поделать рабочий? Собрали митинг: ребята, мол, такое дело, придется поднажать еще. А ведь и так начальство ночами не спало, и мы работали по две смены. Но надо – значит надо. Впрягались из последних сил. Тогда все дышало фронтом, здесь только что не стреляли, не бомбили. Ребята ночевали в цехах, неделями домой не уходили.

29 декабря 1941 года был запущен мотор первого штурмовика Ил-2, построенного москвичами. Всего до конца 1941 года на новом месте заводом было выпущено около 30 истребителей и 3 штурмовика Ил-2.

Об отношении Виктора Яковлевича к заводчанам в это суровое время свидетельствует такое наблюдение Ю.К. Геннинга:

– Виктор Яковлевич знал нас по именам – мы ведь все время торчали на аэродроме. Это был очень интересный человек, симпатичный, а любили мы его за то, что он был человечный. Никогда не забуду его отношения к нам, подросткам. У нас были карточки на питание, и из них вырезали талончики, давали нам скромную порцию ужина. Мы не наедались. А он иногда подойдет и даст нам талончики УДП – усиленного дополнительного питания, они у него всегда в кармане были. Он давал их нам сразу на неделю: «Нате, сынки...». Мы поздно вечером с этими талончиками ходили в столовку при аэродроме.

О том, что время это было голодное, помнит и Людмила Викторовна Литвинова:

– Есть было совершенно нечего. Тетя Шура, Александра Андреевна Трещетенкова, в ближайших деревнях обменивала привезенные платья на кое-какие продукты, но вскоре и платья закончились. А однажды кто-то догадался пострелять дроф с самолета По-2, и папа привез несколько диковинных птиц с перьями невероятной красоты. Молодые голодные охотники – им всем было тогда всего по 30-32 года – вернулись с добычей... Вот это было пиршество!

А еще из безымянской жизни я помню, как взрослые варили мыло. Оно застывало в блюдах, желтое и душистое. Для этого нужен был жир – его еще можно было где-то найти, и каустик (помню это колочее слово), который нужно было только «доставать». И это слово «доставать» долго было в лексиконе по разным поводам. Помню, что всегда было холодно, и я ночью на некоторое время подбирала под себя детское одеяло, чтобы погреть нарисованных на нем белочек. И вот однажды «достали» дрова для печки. Меня закинули на антресоль – я

была маленькая и могла залезть в самый дальний угол, чтобы сложить драгоценные полешки. Было высоко и страшно, а потому это был мой настоящий детский подвиг.

В военное время и после, пока был жив Сталин, все следовали режиму его жизни, работали до 4-5 утра. Отец приходил предельно уставшим. Помню слова мамы: «папе надо отдохнуть», «папа спит», «это для папы». В такие минуты мы ходили на цыпочках и просто не дышали.

Одну зиму наша семья прожила на поляне Фрунзе в зимнем пионерском лагере, наверное, чтобы отдохнуть от тесноты безымянского жилья. Помню, что мама не могла дождаться позднего возвращения отца, оставляла ему ужин на столе. Он входил тихонько, чтобы не разбудить нас.



Дом отдыха. Здесь семья Литвиновых жила зимой 1942-1943 гг.

Я помню только один выходной день – мы провели его на Волге. Осталось фото этого счастливого дня. А в остальном – папина работа, работа и работа. Он приходил с воспаленными красными глазами, запавшими в черноту усталости, и только зубы блестели в улыбке.

Последний день уходящего 1941 года отмечен в дневнике А.Г. Смышляева радужной записью:

«31 декабря. Распределял новогодний праздничный паек: 100 г масла, 200 г сыра, 200 г пряников, 400 г конфет. Паек стоил 13 руб. 40 коп. Контролировал выдачу. Досталось всем – очень доволен».

В 1942 году завод полностью перешел на массовое производство боевого самолёта Ил-2 – лучшего штурмовика в мире. В том же 42-м впервые в мировой истории заводские летчики-испытатели освоили ночные испытания самолетов.

По свидетельству многих заводчан, Виктор Яковлевич никогда не ограничивался руководящей работой, а всегда оставался прежде всего инженером. Он обязательно вникал в суть проблемы, и порой только ему одному было под силу ее грамотное техническое решение. Вот один из примеров.

– Наша бригада относилась к отделу главного энергетика, мы работали в основном втроем – обслуживали аэродром, – рассказывает Ю.К. Геннинг. – Мы были на казарменном положении, ночевали на заводе, домой нас не отпускали. Виктора Яковлевича видели все время. Работа у нас была вот такая: мы выкатывали самолет из сборочного цеха на прицелочную площадку, оружейник делал пристрелку пушек и пулеметов, после этого самолет взлетал, 18-20 минут кружил в воздухе и возвращался. С него снимали крылья, грузили на платформу и отправляли в сторону фронта. Но в начале 1942 года были страшные морозы, и возникла такая проблема. Пока оружейник пристреливал пушки и пулеметы, в двигателе застывало и масло, и вода. И когда его запускали, он просто-напросто разрушался. Было два таких случая – приходилось убирать самолет с площадки и менять двигатель. Литвинов, видя это дело, взял листок бумаги и нарисовал схему конструкции – устройства для разогрева двигателя самолета. Воздух прогоняется вентилятором через нагревательные элементы – спирали, а

затем подается к двигателю. Вся конструкция – в виде тележки, на колесах. Вызвал главного энергетика с электроцеха, дал срочное задание изготовить нагреватели, другим цехам – металлический корпус. И мы стали прогревать броню с помощью этой конструкции. К нам на завод приезжали представители из Саратова, взяли чертежи и сделали то же самое. И благодаря этому никаких срывов больше не было.

А дальше пришел март, таких морозов не стало. Но зимой было очень тяжелое время. Мало того, что самолетов не хватало, так еще и двигатели запарывали.

Невозможно обойти вниманием запись в дневнике А.Г. Смышляева от 7 мая 1942 года:

«В цехе был Литвинов. Как он великолепен! Недаром для нас он был когда-то богом».

Смысл этого высказывания станет понятен, если обратиться к воспоминаниям Н.Е. Шитовой, супруги А.Г. Смышляева:

«В 1933 году я попала в цех №1 холодной штамповки. Старшим конструктором цеха был назначен Литвинов. Уже тогда Виктор Яковлевич пользовался большим авторитетом как среди конструкторов, так и среди работников цеха, – в технике он был сильнее всех. Нас он посвящал в тайны конструирования штампов, был отзывчив на вопросы, всегда разъяснял непонятное. Между собой мы часто звали его богом и всегда прочили ему большое будущее».

Как и в Москве, на новом месте работа велась по ежесуточному, причем нарастающему, графику выпуска боевых машин. В сентябре 1942 года за успехи в социалистическом соревновании заводу было присуждено Знамя Государственного Комитета Обороны (ГКО).

С началом Сталинградской битвы заводчане занялись маскировкой заводских корпусов от налетов вражеской авиации. Результаты этой работы довелось видеть с воздуха Ю.К. Геннингу.

– Летом мы летали в Чапаевск за молоком на «керосинках» У-2, привозили по две фляги. Корпуса были разукрашены. Если летишь невысоко, то видно: здесь черное, а здесь желтое, как будто на этом куске поля скошено, а на этом еще не скошено. Люди, которые занимались

этим, были специалисты, художники, знали, как нарисовать. А на крышах были установлены в ряд как будто бы деревья, а на самом деле – стволы сделаны из палок, а на них навешена стружка из-под токарного станка, покрашенная в зеленый цвет. Сверху смотришь – как будто какая-то аллея. Днем была такая маскировка, а ночью – Боже упаси, чтобы сверху можно было увидеть хоть какие-то огоньки. Вся Самара была замаскирована. Продавалась специальная черная бумага для светомаскировки. Если кто-то шел по улице и видел светящееся окно, запросто мог взять камень и запустить. Немецкие самолеты-разведчики делали попытки прорваться к Самаре, и 4 октября под Сызранью один из них был сбит. А в ноябре, когда наша армия перешла в наступление под Сталинградом, немцев били так, что им было уже не до этого.

В октябре 1942 года на завод приехал представитель президента Рузвельта У. Уилки. В числе сопровождавших его лиц были американский посол в Москве адмирал Стэнли и английский вице-маршал Кольер. Гости приехали посмотреть на завод, возведенный на новом месте. Они увидели огромные светлые корпуса, хорошо спланированные помещения, современное оборудование. Внушительные заделы по заготовительным цехам свидетельствовали о том, что на ежедневном выпуске 15 штурмовиков завод не остановится. Они внимательно осматривали производство, но больше всего их интересовало настроение рабочих. Велико же было их удивление, когда они везде встречали только энтузиазм и напряженный, слаженный ритм работы.

Стэнли всматривался в лица рабочих, инженеров и сказал: «Да, это тот самый завод, на котором я был в Москве. Я узнал многих...». Уилки посидел в кабине штурмовика, пострелял в тире из самолета, наблюдал на аэродроме за испытаниями в воздухе. Заводчане понимали, что это – очередная «разведка» нашей стойкости, мужества и умения сражаться.

«Мне пришлось сопровождать американцев, – с улыбкой вспоминал Виктор Яковлевич тот случай. – Дошлий народ. Им об открытии второго фронта, а они – какова бомбовая нагрузка Ил-2. Только один генерал огрызался: «Хорошо, хорошо, откроем». В кабинете директора мы совсем их «убили». Уилки, увидев знамя ГКО, поинтересовался: «А что еще получил завод со знаменем?» – «Миллион рублей», – говорю. «Как миллион?» – воскликнул Уилки. Ему, видимо, и в голову

не пришло, что страна, ведущая борьбу не на жизнь, а на смерть, способна выделять такие средства на поощрение тружеников тыла».

К осени 1942 года назрела необходимость переоборудования одноместных штурмовиков Ил-2 в двухместные. Вопрос о защите Ил-2 со стороны хвоста был впервые поставлен в письме секретаря Воронежского обкома ВКП(б) В.Д. Никитина на имя наркома авиационной промышленности А.И. Шахурин в июле 1942-го: «Командиры, летчики авиаполка Ил-2, возвратившиеся на днях в Воронеж с фронта, сообщают, что враг применяет тактику боя с самолетами Ил-2 путем поражения их сзади в хвостовое оперение, сверху по мотору, а также в голову летчика. Командный состав в связи с этим считает необходимым: 1) в конце фюзеляжа под хвостовым оперением установить огневую точку; 2) установить хотя бы 4-миллиметровую броню над головой летчика; 3) установить броню над мотором сверху...».

Необходимость переоборудования штурмовика была очевидна и для заводчан. Ю.К. Геннинг рассказывает:

– Когда штурмовик был только с одним летчиком, он, дай Бог, два-три вылета сделает – и все. Впереди летчик был защищен очень здорово, бронестекло не пробивалось ни пулей, ни осколком, по центроплану стояла бронеспинка – ею летчик был закрыт сзади. Но хвост был голый. Немцы приспособились: заходят сверху, дают очередь по хвостовому оперению – и все, пропал человек. Для того чтобы идти на штурмовку, нужно было, чтобы самолет сопровождал истребитель, а истребителей не хватало. В первые дни войны многие истребители даже не успели взлететь – были уничтожены еще на аэродроме. И вот все силы были брошены на то, чтобы установить на Ил-2 кабину для второго человека, который будет защищать самолет с задней полусферы, – стрелка-радиста. Тогда-то Ил-2 и стали называть «черная смерть», «летающий танк» – много разных эпитетов было. Мы перед вылетом проверяли связь – садились в кабину стрелка-радиста и разговаривали с летчиком. Людей не хватало, и это дело доверили нам. Я и на облет однажды напросился. Облет самолетов делали 18-20 минут, расстыковывали и отправляли по железной дороге в Саратов, это как раз между Куйбышевом и Сталинградом, а там их заправляли, и им как раз хватало топлива, чтобы долететь до линии фронта.

Таким образом, в сентябре-октябре 1942 года по чертежам заводского СКО, возглавляемого М.К. Голубевым, была подготовлена документация для перехода на производство двухместных штурмовиков Ил-2. После успешных испытаний нового варианта машины в боях заводчане получили множество обращений фронтовиков со словами благодарности и просьбами продолжать выпуск Ил-2 с кабиной стрелка. Вот одно из таких писем: «Просим больше выпускать самолетов Ил-2 со стрелком. Наилучшей машиной такого типа является машина первого завода. Летно-технический состав 6-го Гвардейского штурмового авиационного полка благодарит коллектив 1-го завода, создавший замечательную кабину стрелка и тем самым давший возможность всесторонне использовать самолеты Ил-2, чего и требует обстановка на фронтах... Самолеты Ил-2 со стрелком по своим качествам превосходят все предшествующие варианты».

– Илы такое творили, – вспоминает Ю.К. Геннинг, – почему их истребителями танков и прозвали. Эта машина действительно была страшной. Вот идет колонна танков, на башнях сидят танкисты, или идут бронемашины, артиллерийские установки. А Ил над ними – на бреющем, чуть ли не задевает их фюзеляжем. Он мог вырваться и бить по живой силе колесами, а если шасси подобраны – рубить винтом то, что ему попадалось ниже фюзеляжа, в зависимости от квалификации летчика. У самолета после этого кончики лопастей были закручены, как рога у барана. Такое было, если у летчика боекомплект закончился, а задор остался, вот и надо ему что-нибудь еще натворить. Такие самолеты возвращались к нам на ремонт. Однажды я стал откручивать шасси – и на землю вывалилась почерневшая рука, алюминиевое кольцо на пальце... Противно было.

Говоря о трудовом героизме заводчан, невозможно не упомянуть об организаторском таланте руководителей завода, их умении мобилизовать людей на решение подчас непосильных задач, готовности взять на себя не только ответственность, что само собой разумеется, но и львиную долю каждодневной изнуряющей работы. Не менее интересно и то, как они выглядели, говорили, вели себя, одевались. В этом смысле показательна живая, образная зарисовка из дневника Н.П. Новоселова от 25 марта 1943 года.

«Директор завода Третьяков одевается как российский интеллигент. Котиковая шапка-скуфья, добротная шуба на меху, бурки, синий костюм. Орден. Лицо у него белое, холеное, представительное. Говорит с наигранной твердостью, не позволяя себе вульгарных выражений, но стремясь к предельной краткости в речи, без повторений.

Главный инженер Литвинов – молодой человек, недавно лишь «переданный» комсомолом в партию. Он – «свой», т.е. он был обыкновенным парнем, быстрым и сообразительным. Окончив институт, быстро выдвинулся благодаря своей решительности в делах и удачливости в начинаниях на должность главного технолога завода, а при передвижении бывшего директора на замнаркома, главного инженера на пост директора – передвинулся на пост главного инженера.

Карьерный рост не соответствует времени работы на заводе. Главный инженер молод, энергичен, немного необуздан, но умеет заставить людей выполнять свои распоряжения. Одет он в кожаное желтое пальто, сапоги, кепку. Лицо у него мальчишеское, с озорными живыми глазами.

На совещании по поводу необходимых мер в связи с обязательством выпуска сверхплановых машин директор разъяснил, что это означает для завода, какие задачи стоят перед начальниками цехов. Закончил.

– Вот и все.

Главный инженер просит слова:

– Разрешите мне немного дополнить. Нужно будет Кокину... Нужно Севостьянову... Тебе, главный диспетчер, обеспечить, а тебе выолнить как закон. Главный техноло! Где он? А-а, здесь. Так вот, тебе надо во что бы то ни стало... и т.д. Все. Ясно? Так вот! Значит, всем ясно?

Директор чуть-чуть улыбается и кивает головой. Начальники цехов расходятся, каждый про себя намечая, что же ему нужно сделать».

1943 год ознаменовался для заводчан переходом на металлические крылья. Именно в пору этих грандиозных перемен, летом 1943 года, директор завода А.Т. Третьяков был отозван для работы в Наркомате. Автоматически исполнение его обязанностей легло на плечи главного инженера В.Я. Литвинова.

В музее истории завода «Прогресс» сохранились уникальные записи, сделанные самим Виктором Яковлевичем, о том, как происходил переход на металлические крылья.

«В начале войны решением ГКО заводу было поручено изготовление Ил-2 в деревянном варианте, – писал он. – Опыта по постройке металлических самолетов в серийном масштабе у завода в то время не было, если не считать нескольких самолетов Валти, выпущенных в 1938-39 гг. Завод же №18 в это время, в начале войны, делал самолеты Ил-2 с металлическими крыльями. Металла не хватало в связи с потерей некоторых алюминиевых заводов на западе страны.

Деревянные крылья, склеенные из каркаса и фанерной обшивки, имели, как было установлено исследованиями, внутренние остаточные напряжения, что в боевых условиях приводило к разрушениям от пулеметного огня противника. Несколько пулевых пробоев иногда приводили к разламыванию крыла.

В связи с началом поступления металла по ленд-лизу из США Государственный Комитет Оборона принял решение перевести производство и на нашем заводе с деревянных крыльев на металлические.

Сроки на выпуск самолетов с металлическими крыльями были, конечно, очень жесткими. Для успеха требовалось быстро подготовить кадры клепальщиков-сборщиков взамен столяров-деревобделочников, занятых в производстве крыльев, и одновременно произвести техническую подготовку производства металлических деталей и сборки крыльев (оборудование для штамповки и выкройки листов на заводе имелось).

А.Т. Третьяков принялся за организацию учебного цеха, а подготовку производства поручил мне как главному инженеру. Однако он не был уверен в быстром успехе этого дела. В то время он как раз часто болел и стремился к возвращению в Москву... В середине 1943 года П.В. Дементьев отозвал его для работы в Наркомате.

Таким образом, всю организацию перехода на металлические крылья выпало провести мне как главному инженеру, а потом как директору завода. Это был начальный этап моей работы в качестве директора.

Мы организовали учебный цех, набрав ребят из ФЗО в возрасте 15-16 лет. Платили им в период обучения зарплату, как рабочим.

В связи с этим вспоминается история с урюком. Как известно, на заводе в то время работало много узбеков. Они потихоньку из-под полы торговали урюком. А ребятам хотелось чего-нибудь сладкого. Получив деньги в получку, они очень быстро расходовали их на урюк. Узбеки, как помнится, брали за одну урючину рубль. Через день-два ребята оставались без денег, и им было не на что обедать.

Тогда стали получку выдавать ребятам по частям, на каждый текущий день, перед обедом, чтобы они могли обедать. Эта мера помогла прокормить и сохранить учеников.

Относительно спекуляции урюком мы обратились в обком партии и сообщили в Узбекистан. Может быть, относительно спекуляции там что-то и решили, но в адрес завода оттуда поступил груз – полторы тонны урюка, чтобы мы раздали детям.

Подготовка производства металлического крыла прошла быстро и с успехом. В цехе №32 был построен конвейер для сборки. Его проект вчерне был разработан еще до ухода Третьякова и был изображен в аксонометрии на большом плакате. Когда я показал его Анатолию Тихоновичу, он был удивлен и сказал: «Неужели вы думаете осуществить его в металле? Это же фантазия!». Но мы его осуществили, крылья собирались только на этом конвейере».

– С переходом на металлические крылья скорость у Илов стала больше, маневренность выше, да и все другие качества улучшились, – вспоминает Ю.К. Геннинг. – Корпус стал цельнометаллическим. А ведь до этого что было – до половины самолета бронированная кабина, а сзади обыкновенная фанера, шпон. В 7-м цехе на шаблон наклеивали казеином тончайшие слои фанеры, а для крепежа использовали обыкновенные полудюймовые стальные трубы – водопроводные! Подумать только, насколько же слабо мы были тогда оснащены.

К этому же периоду относится организация поточного метода производства, обеспечившего значительное увеличение выпуска самолетов, за что в 1946 году В.Я. Литвинову вместе с другими разработчиками была присуждена Сталинская премия.

«Основной курс мы взяли на организацию поточного производства, но сразу же изменили принцип работы конвейерной линии, – объяснял В.Я. Литвинов. – При стендовой сборке решили передвигать не самолет, а сами станды. Об этом я доложил на отраслевой технологической конференции. Новшество одобрили. Скоро переход на поточное и конвейерное производство в авиационной промышленности стал массовым...».

После доклада В.Я. Литвинова на отраслевой конференции метод был внедрен на всех заводах авиапрома. Массовым стало применение разработанных под его руководством постоянных каркасов стапелей со сменной оснасткой, впервые использованных при изготовлении на конвейерной линии металлических крыльев самолета Ил-2 и ставших основой поточного производства. Выпуск продукции вырос до 24-30 крыльев в сутки. Новая технология нашла применение и в других цехах и совершенствовалась до конца войны. К 1943 году завод ввел в эксплуатацию 26 конвейерных поточных линий, что позволило сверх плана укомплектовать самолетами 9 штурмовых авиаполков.

Итак, в июле 1944 года Виктор Яковлевич Литвинов стал директором авиазавода, сменив А.Т. Третьякова, отозванного в Москву, в распоряжение Наркомата авиационной промышленности.

«На новом посту по-новому раскрылся выдающийся организаторский талант Виктора Яковлевича, – пишет С.Н. Емельянов – Среднего роста, крепкий, стремительный, он был настоящим командиром – волевым, настойчивым, целеустремленным. Он мог работать сутками, жестко и требовательно относился к подчиненным, но также требователен был и к себе. Он хорошо знал не только то, как идут дела в том или ином цехе, он отлично знал каждого большого и малого руководителя, многих рядовых работников. Его требовательность и принципиальность вызывали уважение работавших с ним людей. В беседе с некоторыми из них я понял, что авторитет Виктора Яковлевича Литвинова был высок и непререкаем, так как все понимали: все, что он делал, было делом партии и народа».

Постановлением СНК СССР от 19 августа того же года В.Я. Литвинову было присвоено воинское звание «генерал-майор инженерно-технической службы».

– В 1944 году (я работал тогда в отделе кадров) в моей картотеке военнообязанных появилась первая карточка с воинским званием «генерал» – оно было присвоено директору завода №1 Виктору Яковлевичу Литвинову, имевшему после окончания авиаинститута звание «воин-инженер», – комментирует А.Е. Демидов. – По этому

поводу на заводе была в ходу добрая шутка: «Уснул рядовым, проснулся генералом». Присвоение высоких воинских званий руководителям ведущих оборонных предприятий было продиктовано переходом государства на военное положение, когда его граждане от мала до велика трудились по призыву «Все для фронта, все для Победы!». Присвоение В.Я. Литвинову этого звания в соответствии с условиями военного времени и с учетом его личных заслуг было правомерным, к тому же завод №1 соответствовал по численности работающих (а она составляла в то время более 32 тысяч) воинскому соединению «дивизия». Одновременно главный инженер завода Скарбов получил звание полковника, став вторым на заводе человеком с высоким воинским званием.

В последние годы войны, когда казалось, что силы почти исчерпаны, было много напряженных моментов. Когда крыльевой цех №32 перестал увеличивать подачу продукции, Виктор Яковлевич пригласил к себе начальника цеха и предложил ему поднять дух рабочих хотя бы выдачей им в конце смены по сто грамм спиртного. Так на заводе были введены «тыловые сто грамм».

Крайне загруженный работой, Виктор Яковлевич, как и все заводчане, практически не имел возможности полноценно отдохнуть. Крайне редко удавалось ему посвятить время любимому увлечению. Об этом и теперь помнит А.Е. Демидов:

– Иногда, в очень редких случаях, когда на заводе дела шли успешно, Виктор Яковлевич вместе с группой таких же, как и он, любителей посвящал выходной день охоте. Во время войны и по ее окончании они на автомашине выезжали в южные степные районы области, где в те времена было достаточно живой мишени для охотников, в том числе дроф. Для охоты использовалась аварийная полторка, машина-вездеход с крытым кузовом, со смотровым окном над кабиной, удобным для того, чтобы вести стрельбу, не выходя из машины. Эту машину и называли литвиновской. Помню, что в охоте применялся даже самолет У-2.

Как-то перед моим отъездом в Москву Виктор Яковлевич неожиданно обратился ко мне с личной просьбой, хотя мог сделать это в виде поручения, раздобыть ему подробную карту Куйбышевской области. Просьбу я выполнил с удовольствием, но неуклюже. По возвраще-

нии из Москвы я вручил ему приобретенную в Москве карту, однако, развернув ее, он с улыбкой сказал: «Это, братец, не то». И тут я понял, что ему нужна была карта не административная, а физическая, не как директору завода, а как охотнику-любителю.

В первые военные годы семья Литвиновых жила в той самой квартире, которую заняла вскоре после эвакуации, – дом и теперь стоит на проспекте Кирова, третий от улицы Победы, напротив нового торгового центра. В этом доме – его еще называли «домом правительства» – кроме Литвиновых жили и Голубевы, и Третьяковы. Как вспоминает А.М. Голубев, ныне ведущий инженер-технолог отдела №2611 «ЦСКБ-Прогресс», компания была очень дружной, все праздники отмечали вместе.

– С Алевтиной Андреевной я виделся чаще, чем с Виктором Яковлевичем, – рассказывает Андрей Михайлович. – Наши отцы лишь редкие минуты находились дома и могли уделять нам время. Алевтина Андреевна любила собирать у себя детей: устраивала веселые праздники, походы в театры. Мы приезжали к Литвиновым на елку и на какие-то еще многочисленные праздники и тогда, когда они переехали.

В 1944 году Литвиновы поселились в доме 140 по улице Фрунзе, в квартире номер один. Здесь через пять лет родился второй их ребенок – сын, названный в честь отца Виктором.

– Отец хотел, чтобы мы, его дети, стали авиаторами, – говорит Людмила Викторовна. – Я послушно окончила авиационный институт, но потом ушла в Строгановку и стала художником. История брата исчерпалась одним курсом авиационного – он тоже поступил в Строгановку и начал проектировать выставки. Видимо, отцу было досадно. Позднее Виктор стал главным проектантом Центральной оборонной выставки, в которой принимало участие папино министерство. Отец увидел его работу и после этого изменил точку зрения на профессию сына, стал им гордиться. Теперь Виктор Викторович Литвинов – известный дизайнер, предприниматель, журналист, педагог, он объездил с выставками весь мир. По его книгам студенты постигают азы дизайнерских технологий. Так что



Указ Президиума Верховного Совета СССР о награждении завода орденом Красного Знамени. Сентябрь 1945 г.

мы с братом – не только дети своего отца, но и друзья, коллеги и единомышленники.

К 100-летию Виктора Яковлевича на доме 140 по улице Фрунзе появилась памятная доска.

* * *

За годы войны из сборочного цеха завода №1 им. Сталина вышло 11863 штурмовика Ил-2, 1225 штурмовиков Ил-10, свыше 3000 истребителей МиГ-3. Это примерно 15 самолетов в день. Общее количество машин Ил-2, выпущенных в Куйбышеве силами двух заводов, составило 74,3 процента от выпущенных в целом по стране.

Но не только производственные вопросы занимали директора завода. В годы войны стараниями В.Я. Литвинова широко развернулось жилищное строительство, начатое еще А.Т. Третьяковым. За два года, с 1943-го по 1945-й, было построено около 30 000 кв. м благоустроенного жилья, пионерлагерь на 500 мест и клуб «Победа».

В сентябре 1945 года за выдающиеся заслуги в деле организации производства самолетов, за создание и освоение новых образцов боевой техники и обеспечение ими Красной Армии в годы войны В.Я. Литвинов был удостоен высокого звания Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и Золотой медали «Серп и Молот», имевшей порядковый номер 245.

Высокими государственными наградами был отмечен и коллектив завода. Участвуя во Всесоюзном соревновании, заводчане 26 раз удерживали Красное Знамя Государственного Комитета Обороны. В июле 1945-го знамя было передано заводу на вечное хранение. Тогда к нему рядом с орденом Ленина была прикреплена вторая награда – орден Красного Знамени.



Вручение заводу ордена Красного Знамени. 2 июля 1945 г.



В.Я. Литвинов. 1945 г.

ГЛАВА 3 ПОКОРЕНИЕ СВЕРХЗВУКА

По окончании войны на заводе некоторое время продолжался выпуск штурмовиков Ил-10 и Ил-2, а затем на смену самолетам с поршневыми моторами пришла околозвуковая и сверхзвуковая реактивная авиация. Виктору Яковлевичу Литвинову и всему коллективу завода вновь, как и в период выпуска первых МиГов, пришлось работать бок о бок с ОКБ А.И. Микояна. Центральный Комитет партии поставил задачу подготовить к воздушному параду 7 ноября 1946 года 10 реактивных самолетов МиГ-9.

«Темпы работы были невиданными, – вспоминал позже Виктор Яковлевич. – В полной мере использовали весь накопленный опыт. Задание партии выполнили за два с половиной месяца. Вряд ли такое еще повторится. Петр Васильевич Дементьев, осуществлявший общее руководство, потом шутил: «Литвинов с МиГ-9 отняли у меня минимум пять лет жизни».

Людмиле Викторовне Литвиновой хорошо запомнилось это напряженное время.

– Отец всегда приходил домой предельно уставшим и замученным, но в период подготовки к ноябрьскому параду 1946 года он вообще месяц дома не ночевал. А когда наконец пришел – это был не папа, это была его тень. У него было любимое слово – «Чудо!», которое он прилагал к разным обстоятельствам. Когда МиГ-9 впервые вывезли на летное поле, рабочие удивлялись: как же он полетит? Впереди



Реактивный истребитель МиГ-9. 1946 г.

дырка и сзади дырка! Винт был непременно элементом любого летательного аппарата, а раз нет винта, казалось, и не полетит! И вот когда он полетел, помню, отец произнес это свое знаменитое «Чу-удо!» с бесконечно долгим «у». К сожалению, день 7 ноября 1946 года выдался непогожим, было облачно, и промчавшихся над площадью МиГов практически не было видно. Однако их участие в параде было крайне важно в политическом смысле.

За 1947-1948 годы ВВС получили 590 самолетов этого типа.

А заводская жизнь шла своим ходом: помимо производственных, решались и текущие социальные, бытовые вопросы. Один из них касался обустройства трехкилометровой пешеходной дороги от Соцгорода до заводов, пролежавшей в годы войны через канавы и рытвины, что были оставлены первыми строителями Безымянки. Особенно трудно было ходить по ней в осеннюю распутицу, в крошечной тьме. В военное время на благоустройство дорог не хватало средств, да и руки не доходили.

В первых числах октября 1945 года В.Я. Литвинов издал приказ о строительстве пешеходной дорожки силами рабочих и служащих

завода. Трассу поделили на участки и за каждым из них закрепили цех или отдел: одним досталось засыпать дорожку шлаком, вторым – изготовить металлические мостики через канавы, третьим – провести электричество для освещения. Все работы наметили закончить в срок до 20 октября, для чего включили их отдельной строкой в социалистические обязательства в честь 28-й годовщины Октябрьской революции. И дело пошло. Уже в ноябре труженики безымянских заводов ходили на работу по чистой, хорошо освещенной, благоустроенной дорожке, которую в народе так и назвали – литвиновской.

Уникальный стиль руководства, свойственный Виктору Яковлевичу, многих подвигнул «делать жизнь по Литвинову». Показательны записи в дневнике А.Г. Смышляева, зафиксировавшие интересные организационные моменты.

«30 октября 1947 г. Сегодня личный прием у директора. Записались два работника цеха. На заводе установлено, что вместе с записавшимися на прием обязательно приходит начальник цеха.

В. Кудрявцев получил обещание на комнату.

У С. Жигунова было пять вопросов. 1. Индивидуальный домик. Директор разрешил взять вдвоем (на две семьи) большой; то есть Семен получит квартиру из трех комнат. 2. «Долго работаю, имею опыт, низкая должность и оплата». Директор обещал устранить. 3. «С 600 кв. м огорода получил мало овощей». Директор написал Селиверстову: «Прошу помочь». 4. «Пока нет собственного дома, нужен сарай». Директор дал указание выдать жесть на сарай. 5. «Не хватает нормированных дров». Директор дал указание выдать 2 куб. м дров.

Просящий получает!

17 июля 1948 г. Советание у директора. Он почему-то (очевидно, потому, что я еще очень молодой начальник цеха) за меня ругал всех, но не меня. В.С. Кудину попало за то, что он с меня спрашивает две недели шаблон, а я ему все не передаю. М.Н. Кламеру попало за то, что плохо реагирует на запросы цеха. Ему прямо сказал директор: сдублировать шаблоны, которые требуются нашему цеху. Советание протянулось до 22.30.

4 декабря 1948 г. Советание у директора с 22.00 до часу ночи. И это под праздник Дня Конституции! Как говорится, надо же и совесть иметь».

К тому же периоду относятся воспоминания бывшего начальника ряда цехов, начальника отдела производства, заместителя директора по производству Михаила Григорьевича Перчѐнка.

«Шел 1949 год. Завод вел серийное производство реактивного истребителя МиГ-9 и его модификаций при значительном росте плана. К началу лета сложилась (конечно, постепенно) плохая обстановка в самом крупном агрегатном цехе №23 – цехе изготовления герметичной части фюзеляжа.

Низкое качество и недостаточный технический уровень производства привели к тому, что сначала цех стыковки планера, а затем и цех окончательной сборки стали работать с перебоями из-за отсутствия фюзеляжей и дело грозило явным провалом государственного плана. Я работал в то время начальником цеха оперения. Цех работал уверенно.

Как-то вечером вызвал меня Виктор Яковлевич Литвинов и, поинтересовавшись делами в цехе, сказал, что из-за отсутствия фюзеляжей от цеха №23 завод в этом месяце провалит план по сборке самолетов, и объявил, что он решил назначить меня начальником цеха №23, и что это решение уже согласовано с парткомом.

Я испугался этого предложения и заявил, что, боюсь, не по плечу это будет. Во-первых, этот цех очень большой, а во-вторых, если там не справился т. Савельев А.И., один из старейших начальников цехов, еще московских, то вряд ли справлюсь и я, ведь я всего-то работаю начальником около двух лет. На это я получил лаконичный ответ: «По ряду соображений мы так решили, а тебе поможем и надеемся, что ты быстро выправишь положение в этом цехе».

Так я стал начальником цеха №23. Пришлось много потрудиться, подробно ознакомиться с состоянием производства, провести ряд мер по улучшению технологии, особенно в вопросах качества изготовления подборок и организации поточно-позиционной сборки фюзеляжа в стапелях общей сборки. Причем все вопросы решались службами цеха, и никаких капитальных затрат не потребовалось.

Виктор Яковлевич некоторое время регулярно приходил в цех и подробно всем интересовался, подсказывал, в каких направлениях следует еще поработать, и не делал никаких замечаний. Это понималось как полное одобрение всех проводимых мною мероприятий. Позд-

но вечером (а работать приходилось до 10-11 часов), уезжая домой, Виктор Яковлевич по телефону справлялся, как сработали за день, есть ли срочные вопросы, требующие его вмешательства, и не собираюсь ли я ехать домой – он может подвезти. И если я говорил, что еще побуду в цехе, то он вскользь заявлял, что его машина вернется и будет у подъезда, чтобы отвезти меня на дачу (летом мы жили на поляне Фрунзе, и общественным транспортом добираться ночью было очень сложно).

Через два месяца цех значительно улучшил работу и стал нормально питать сборку фюзеляжами, а через три месяца завоевал первое место и Красное Знамя в соревновании цехов завода и держал его подряд 13 месяцев.

Несколько позже, когда фюзеляжей стало больше и сборка не могла их своевременно забирать, я обратился к Виктору Яковлевичу с просьбой выделить помещение для хранения готовых фюзеляжей, так как все проходьы забиты и меня пожарники оштрафовали. Он ответил: «А ты кончай клепать эти пустые бочки сверх плана – кому они нужны?» (а немногим менее года тому назад почти ежедневно ходил в цех и радовался вместе с нами каждой «пустой бочке»).

В 1949 году правительство поручает заводу освоить, опять же в кратчайшие сроки, серийное производство совершенно нового сверхзвукового реактивного истребителя МиГ-15. Несмотря на новизну и сложность этого самолета, коллектив завода успешно выполнил правительственное задание. Особое значение придавалось противоборству советского МиГ-15 и американского «Сейбра» F-86. Уже на следующий год, в 1950-м, в небе над Кореей они смогли помериться силами, и МиГи вышли из этой схватки победителями. Именно на МиГ-15 в дальнейшем начинал служить лейтенант Юрий Гагарин. За разработку и освоение новых технологических процессов при производстве самолетов группе инженеров и конструкторов завода в 1950 году была присуждена еще одна Государственная премия. И снова, как и в 1946 году, В.Я. Литвинов являлся руководителем работ.

По воспоминаниям Л.В. Литвиновой, в послевоенные годы работа у Виктора Яковлевича была все такой же напряженной, но теперь он, по крайней мере, мог иногда посвятить семье выходной день или заняться любимым делом.

– Уже после войны отец по-настоящему увлекся охотой, – рассказывает она. – У него был охотничий билет, два ружья, причем одно с дарственной надписью, и множество книг по охоте. Он привозил с охоты пернатую дичь, лосей, зайцев. В голодное время это была ощутимая продовольственная поддержка. Со временем он стал заниматься садом. У нас была дача, и он ее с удовольствием облагораживал, устроил газончик. А однажды посадил арбузы. Когда они были совсем маленькими, он написал на одном из них: «Люся», и я следила, как буквы растут вместе с арбузом. Осталась фотография, где мы с отцом разглядываем этот арбуз. В соседях у нас было все заводоуправление. Весной, в начале сезона, отец обязательно выезжал на рыбалку на катере, а потом варил на поляне Фрунзе уху. Пока мы жили в Куйбышеве, эта традиция соблюдалась. А вообще времени на отдых, конечно, было очень мало.



Арбуз «Люся». 1947 г.

Долгое время, начиная с 1945 года, В.Я. Литвинов являлся председателем ГЭК (Государственной экзаменационной комиссии) Куйбышевского авиационного института. Многие сотни специалистов получили дипломы о высшем образовании с его подписью.

– Отец 20 лет был председателем ГЭК, – рассказывает Людмила Викторовна. – Я уже сорок лет как художник, но по первому образованию – тоже авиационный человек. Сама я у отца не защищалась, но хорошо помню: когда я прибежала на защиту, студенты спрашивали, кто будет вести защиту дипломов, и все очень вол-



новались. Но волнение было не суетливое, это, скорее, было желание показать Литвинову, что каждый из них собой представляет. Это настроение витало в воздухе. Вообще по тому, как отец относился к образованию, к самой процедуре образовательного становления человека, можно судить, что процесс обучения являлся для него очень важным.

Желание «показать себя Литвинову» во многом было связано со стремлением попасть к нему на завод. Виктор Яковлевич прекрасно это понимал, а кроме того, ему и самому требовались перспективные молодые специалисты, поэтому на защите общение его с выпускниками никогда не было формальным. Вот запись из дневника А.Г. Смышляева:

«20 ноября 1946 г. ГЭК в КуАИ. Председательствует В.Я. Литвинов. Он задает вопросы из всех областей, с которыми связан, которые знает. Вопросы чаще всего прикладные. Но, может быть, это как раз и надо?»

Будущий начальник сборочного цеха и начальник КИС Евгений Николаевич Одинокоев учился на третьем курсе КуАИ, когда председателем ГЭК был назначен В.Я. Литвинов.

– Уже тогда мы стали интересоваться, какие дипломные проекты выполняются нашими студентами и какие вопросы решаются на защите, – рассказывает он. – На защите каждый дипломник вывешивал порядка двадцати чертежных листов на специальных стендах. Когда появлялся Виктор Яковлевич в форме генерал-майора, мы просто восхищались им. Он проходил мимо этих чертежей-плакатов и начинал задавать такие вопросы, что иногда дипломники терялись. У него же был огромный опыт – конструктора, главного инженера, директора завода. Такое мероприятие, как поточная сборка или прямоточный метод изготовления ракет, он знал досконально. Из нас, 46 самолетчиков, 11 человек изъявили желание поступить на работу именно на завод №1, потому что там, в отличие от завода №18, делались истребители. А мы уже понимали, что на таком производстве гораздо чаще заменяют одну конструкцию на другую, чаще производят модернизации и больше используют самые передовые достижения науки и техники.

В 1951 году перед ГЭК, возглавляемой В.Я. Литвиновым, предстал Лев Геронтьевич Никитин, ставший в дальнейшем заместителем главного инженера по гарантийному надзору технической эксплуатации и надежности, а затем начальником отдела надежности:

«Мои воспоминания о В.Я. Литвинове – это яркие впечатления, оставшиеся от многочисленных деловых встреч. Первая встреча состоялась 6 марта 1951 г. Шла защита дипломных проектов выпускниками КуАИ. Комиссия заслушивала доклады дипломантов, не вставая из-за столов. Когда внесли планшеты с 24 листами моего фронтового бомбардировщика с двумя ТРД «Роллс-Ройс Нин-2», председатель встал и подошел к чертежам. Он что-то говорил членам комиссии. Постепенно один за другим они тоже подошли. У чертежей шел обмен мнениями. Я сидел в зале, ожидая приглашения. Гадал, что же вызвало такой интерес. Естественно, думал: «Что-то не так!». Но защита прошла успешно, мои опа-

сения не оправдались. Мой эскизный проект напоминал выпускавшийся заводом много лет спустя Ил-28. Об этом самолете никто в те годы не знал, а В.Я. Литвинов, очевидно, был знаком с проектом Ильюшина».

В том же 1951 году окончил КуАИ и пришел работать на завод Вадим Николаевич Ментюков, впоследствии главный инженер и первый заместитель директора завода «Прогресс».

– В первый раз я встретился с Виктором Яковлевичем на защите дипломного проекта, – рассказывает он. – На вопросы я отвечал вроде бы неплохо и попросил его взять меня к себе на завод. Не хотелось уезжать из города. Виктор Яковлевич сначала не сказал, возьмет или нет, ответил: «Хорошо», – и все. Но потом пришла разрядка, и оказалось, что меня взяли. На заводе нас принял главный инженер, и меня определили в цех №23 мастером.

Вообще студенты хотели попасть на завод к Литвинову, но это было непросто. А зарплата там была самая высокая. Он задавал производственные вопросы, и правильно делал. Интересовался, как человек подготовлен. Мне было легче, потому что мы с приятелем с детства занимались техникой. У нас была моторная лодка, и мы сами собирали моторы: покупали по дешевке куски, приносили в мешке. А еще отец моего приятеля, в войну – начальник нашего безымянского аэродрома, привлекал нас к ремонту своей машины. Сервисов тогда не было, все делали сами.

Воспоминаниями о защите поделился и Александр Михайлович Солдатенков – главный конструктор по ракетам-носителям типа Р-7А и «Союз-2» ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс» до 2003 года.

– Я учился в КуАИ на 1-м факультете и проходил преддипломную практику на заводе №1, – вспоминает А.М. Солдатенков, – в цехе предварительной сборки, но успел познакомиться и с цехом №17 ЛИС – летно-испытательной станцией. К тому же на последнем курсе нам давали небольшой обзор на тему ЛИС. Тогда-то я и решил, что хочу там работать. Виктор Яковлевич принимал у нас защиту. Наши в основном пошли на завод №18, а девять человек – на завод №1. Виктор Яковлевич всех нас принял и стал спрашивать, кто куда

хотел бы пойти работать. Кто-то сказал – в технологический отдел, кто-то – в конструкторский, а я сказал: хочу на ЛИС. Он удивился: «Первый раз такое. Туда никто не хочет, там тяжело работать». – «Я знаю». И он меня туда с удовольствием направил сменным инженером.

Выпускники КуАИ тех лет, вливавшиеся в коллектив завода, чувствовали особую гордость от того, что становятся причастными к производству МиГ-15 – истребителя, которому после корейской войны суждено было стать самым известным советским самолётом на Западе и наиболее массовым реактивным боевым самолётом в истории, позволившим СССР добиться статуса одного из мировых лидеров в области реактивной истребительной авиации. С периодом выпуска МиГ-15 связано множество воспоминаний ветеранов завода.

– Начальником нашего цеха был Михаил Григорьевич Перчёнок – очень работоспособный, грамотный человек, – рассказывает В.Н. Ментюков. – Время было тяжелое, мы работали по двенадцать часов, но платили нам хорошо. Оклад у меня как у мастера был 780 рублей, а за выполнение плана мы получали премию по 100 и даже по 200 процентов. Я жил с родителями на улице Льва Толстого, нас было шесть человек в одной комнате: бабушка, дед, мама, папа, я и тетка. Вся обстановка – кровати, стол и буржуйка, стулья висели на стенах. Соседей было четверо, в основном эвакуированные. Когда я женился, мы с женой сняли там же, на Льва Толстого, маленькую комнатушку – шесть метров. Ходили через комнату хозяев. Я вставал в шесть часов, чтобы к восьми быть на заводе, а домой приходил в восемь вечера, а то и в десять-одиннадцать.

И вот случилась у нас неприятность – пошло «серебро» на фонарях. Это такой дефект: мелкие трещинки по плексигласу. Остановилось, по сути дела, все производство. Виктор Яковлевич созвал всех своих специалистов в цех, который изготавливал стекла для фонарей, и в ближайшее время вопрос разрешился. Как оказалось, дефект был вызван нарушением технологического цикла. Ну, а теперь нам надо было наверстывать упущенное! Рабочих разбили на группы так, чтобы работа была круглосуточной. Я по три ночи не приезжал домой, ночевал в красном уголке, потому что ехать в город в полночь не было смысла.



Реактивный истребитель МиГ-15

Через некоторое время нам поручили делать подвесную ракетную установку. Такие установки в виде баков подвешиваются к МиГу с двух сторон: в барабане – пять ракет «воздух – воздух». Мы должны были делать контейнеры для этих ракет. И вот тут мы хлебнули горя. Ничего у нас не получается, ничего не работает. Сидим мы как-то с начальником техотдела цеха, время уже одиннадцать вечера, а у нас ничего нет. Появляется Виктор Яковлевич в форме генерала, в руке кожаные перчатки. Ну, думаю, сейчас он нам даст прикурить! Он подошел, спрашивает, как дела. Начальник техотдела ему говорит: «Виктор Яковлевич, ничего не получается. У нас все по документации, нет никаких претензий ни у ОТК, ни у военных, но просто конструктивно это все выполнено так, что не работает». Он только сказал: «Я все понял» – и ушел. На следующий день к нам слетелись и технологи, и конструкторы. Долго бились над этой задачей – нет, ничего не выходит. Доложили директору. Вскоре у нас эту штуку забрали, так она и не пошла. Вот это была моя первая встреча на заводе с Виктором Яковлевичем.

Дальше мы работали нормально. Только вот с работы я уходил в восемь-девять часов вечера, приходил домой в одиннадцать, а в шесть утра мне вставать. Пошел на прием к Виктору Яковлевичу,

говорю: у меня жена, приезжаю поздно, не высыпаясь, как мне быть? А у него на приеме сидел Чернов, заместитель по быту. Виктор Яковлевич ему и говорит: «Выдай-ка Ментюкову комнату». Ну, думаю, долго это будет. Но вот проходит неделя, директор звонит Перчёнку: «Пускай Ментюков зайдет ко мне». Я прихожу, а он: «Вот тебе адрес, иди, смотри комнату». Так мне дали 18-метровую комнату в хорошем кирпичном доме на улице Физкультурной, угол Воронежской. Там было всего двое соседей, и мы очень дружили. Они и сейчас мне звонят. Все наши, заводские.

Потом Перчёнка перевели в цех заготовительно-штамповочных работ №25, его директор направил туда на укрепление, и он взял меня с собой начальником технологического отдела.

А.М. Солдатенков хорошо помнит о том, как нелегко было в первое время наладить планомерный выпуск истребителей МиГ-15 и как трудно приходилось заводчанам, когда обнаруживались неожиданные и порой необъяснимые дефекты.

– Из цеха сборки самолет ехал в тир, обстреливался, а потом поступал к нам, и мы начинали готовить его к полетам, – рассказывает он. – Поднимали его на козелки и отработывали все системы. Сначала летел наш летчик, потом, если все нормально, сдавали самолет военным. Наш цех был основным и самым напряженным, потому что по нему закрывали план: если мы план выполнили, значит, и завод выполнил. А делали мы ни много ни мало 120 истребителей в месяц! Виктора Яковлевича я хорошо знал, и он меня знал отлично, а все почему? Получалось так: первые десять, а то и пятнадцать дней месяца нет самолетов, а потом как пойдут валом! И начинается: двигатели без конца работают, одни самолеты садятся, другие вырываются, третьи взлетают... По ходу обнаруживаются дефекты, приходится устранять. И вот тут Виктор Яковлевич каждый божий день начинает к нам приезжать, потому что от нашей работы зависит план завода. И так из месяца в месяц: десять дней ходим руки в брюки, а потом работаем до темной ночи. Особенно это угнетало летом. Облеты делали в светлое время суток, а потому летный день длился до десяти часов вечера и даже до половины одиннадцатого. Если я самолет выпустил, то я же не могу уйти, пока он не сядет. Когда работал сменным инженером, я должен был

проверять, как идет подготовка к утру, как устраняются замечания, определять, какие вызвать цеха. Работал сутками с восьми до восьми, и никаких сверхурочных. Потом, когда стал начальником участка, стал уходить вообще в десять вечера, порой и в одиннадцать, а к восьми утра – опять на работу. Но это были сталинские времена, все принимали такой режим работы и не ворчали. Платили нам по тем временам неплохо, премия у нас была больше всех.

У Виктора Яковлевича я научился тому, что нет понятия «нельзя». Вот, например, летом летали до десяти вечера, а в декабре уже в четыре часа сумерки, да еще и без конца облачность. Как работать? А ведь надо соблюдать летный порядок. Должны дать погоду: высота облачности позволяет, ветер позволяет, видимость позволяет... Я думал, ну как можно за это время облетать и сдать 120 самолетов? А ведь сдавали.

Практически каждое лето у нас обязательно что-то случалось, какой-то дефект, и мы бились над ним до сумасшествия. То у нас с движками неполадки – появился так называемый зуд. Из института приезжали, мерили, откуда – никто не знает. То вдруг стекла начали трескаться – «серебро» пошло. Помню, Виктор Яковлевич созвал всех технологов и начальника цеха, заставил принести фонари прямо в кабинет начальника ЛИС, стал сам все проверять. Мне нравилось, что он не давал поручений, – ты, мол, разберись, а потом доложи, – нет, он во все вникал сам.

Потом вдруг стало трясти. Летчик говорит: я ничего не вижу, все приборы плавают. Как он дает расход керосина на полную мощность, так сразу трясет, и ничего не можем сделать. Стали предлагать разные варианты, бились-бились – никакого результата. Объявили премию по министерству – пять тысяч рублей. Это были большие деньги. И вдруг – приходит Федор Максимович Заика, был у нас такой главный контролер: «Вот видишь, Солдатенков, – трубочка загнутая. Ты ее поставь». Что это была за трубочка? Это была трубка наддува бака. Она направлена напротив полета, в нее идет скоростной напор, и она наддувает керосиновый бак. Оказалось, что какой-то чудака – мы уж не стали разбираться, кто именно – внес рацпредложение: ну зачем мы еще гнем трубку, давайте-ка мы ее обрежем. Так и сделали. И началась эта тряска. Керосина расходуеться много, а давления нет – не

хватает наддува бака. Поставили мы эту трубку, и все проблемы закончились. Все лето мы мучились, а никто из нас не догадался, в чем было дело. А Федор Максимович, видно, взял извещения о том, какие изменения прошли, – и увидел: ага, отрезали трубку. А может, в этом дело? Давай попробуем, поставим. Премию ему, кстати, не дали: тебе, мол, не положено, ты – руководитель завода, главный контролер.

Потом еще была эпопея – так называемая валежка. Когда летчик снимает скоростные характеристики, он на время бросает штурвал, и самолет должен быть сбалансирован. И вот тут появилась эта самая валежка – влево или вправо, редко когда по курсу. Но это был не очень страшный дефект, мы знали, как его «лечить».

Кроме одноместных МиГов были у нас еще и двухместные, учебные – летчик впереди, а инструктор сзади. Как всегда, была запарка – самолетов надо облетать много, а летчиков не хватает, чтобы сесть во вторую кабину. А там ведь ничего не надо делать – просто сидеть для балансировки. Вот однажды я и говорю: давайте, мол, я летаю. Пообещал ничего не трогать. Ну что ж, надели на меня парашют, я уже приготовился со стремянки в кабину лезть, и уж не знаю, сам Виктор Яковлевич увидел или кто донес, а только подлетает он ко мне и кричит: «Ты что делаешь, тебе кто разрешил? Еще раз увижу...» – «Виктор Яковлевич, я хотел помочь, видите, некому летать, а у меня вон самолет стоит!» – «Я вот тебе помогу!». Забрали парашют...

Л.Г. Никитин рассказал, как в 1954 году готовили детали для увеличения площади тормозных щитков МиГ-15:

– Наши МиГи встретились в небе Кореи с американскими «Сейбрами». МиГ-15 превосходил «Сейбр» по боевым характеристикам, но уступал в маневренности. Площадь тормозных щитков «Сейбра» была больше, щитки отклонялись порознь. Радиус разворота при этом уменьшался. Догоняя «Сейбр», МиГ проскакивал мимо.

Бригада, готовившая доработку, с завода не уходила, спали и питались в ангаре. Виктор Яковлевич следил за ходом работ. Както в три часа ночи он позвонил в бригаду. Спросил, как идет работа. Затем сказал, что через несколько минут должно произойти затмение Луны. Посоветовал посмотреть, вывести всю бригаду. Это бывает нечасто...

В конце 1952 года завод перешел на выпуск нового, еще более совершенного самолета МиГ-17. Параллельно началась подготовка к серийному производству двухмоторного фронтового бомбардировщика средней дальности Ил-28, отличавшегося высокими летно-тактическими данными.

– Когда мы перешли на Ил-28, – вспоминает А.М. Солдатенков, – мы с бортмехаником поехали осваивать его в Воронеж. Этих самолетов, как и МиГов, наделали тысячи, их там было – глазом не окинешь. Потому нас и боялись тогда все – и американцы, и «прочие шведы». А мы совместно с восемнадцатым заводом сделали их всего 53 штуки: мы изготавливали фюзеляжи, а они – крылья.

В дневнике А.Г. Смышляева за этот период – как всегда, россыпь «зарисовок с натуры», живо передающих атмосферу времени.

«7 января 1952 г. С 18.30 – совещание у директора. Первой проверяли мою работу, и я очень неуверенно отчитывался. Мне сказали, что я сплошь вру. Мизерное количество сданных деталей и огромное количество сорванных сроков вызвали у директора должную реакцию: он сказал, что вынесет мне строгое наказание в приказе. В 20.00 меня отправили в цех поправлять положение. Я собрал ИТР. Пришел директор. Он разъяснил задачу о заказе и сказал, что мы безобразно работаем и посадили весь завод. Мы стали активно сдавать детали. Разошлись в половине третьего ночи. Я не поехал домой и лег спать на жестком диване в кабинете.

25 марта 1953 г. С 16.00 до 18.30 – совещание у директора. Он объявил, что зам. министра сегодня сказал: задание должно быть выполнено чего бы это ни стоило, как бы ни было трудно. Работать сверхурочно, в выходные, аккордно. У нас еще нет должного чувства ответственности за работу порученного участка. Нужно обязательно добиваться ясности во всех вопросах, решать проблемы, шлифовать планы. При безусловной ответственности начальника цеха план марта должен быть выполнен всеми цехами. План у нас необычный: каждый станочник в ПРИНе должен давать 200% нормы. За нарушение сроков и за малейшее нарушение будут беспощадно наказывать. Ни у кого из



Фронтовой реактивный бомбардировщик Ил-28. 1948 г.

руководителей не должно быть слов: «А что я могу сделать?!». Надо каждодневно следить за работой, вовремя помогать, контролировать. Нельзя считать, что достаточно дать распоряжение, создать график – и все пойдет, все сбудется по графику. Надо проверять, спрашивать, требовать.

24 октября 1953 г. Совещания. Изумительные его совещания... С 11.00 до 13.15 он вел совещание по ширпотребу. Конкретно, точно, по каждому виду продукции было рассмотрено существующее положение, изысканы способы и средства закрыть эту позицию, увязать все взаимоотношения между цехами, даны точные указания: кому, что и когда надо сделать.

Совещание обеспечило выполнение плана по ширпотребу, и он был выполнен. Таких совещаний, кроме него, никто вести не мог».

В те дни самолетостроителям приходилось заниматься и совершенно иной техникой. На базе роторных снегоочистителей было создано приспособление для сушки зерна, выпускались сеялки. Совершенная авиационная технология сказала свое слово и в этом деле: сельскохозяйственные агрегаты служили до 10 лет. Не случайно за выпуск машин для сельского хозяйства директор завода В.Я. Литвинов был награжден двумя медалями ВДНХ СССР 1-й степени, а в 1957 году удостоен еще одного ордена Ленина.

Сельскохозяйственной технике, конечно, далеко до самолета, и все же простым ее производство не назовешь. В этом деле, как и в любом другом, были свои трудности.

– Я проработал начальником техотдела год, и меня назначили заместителем начальника цеха по производству, – рассказывает В.Н. Ментюков. – В это время в обкоме решался вопрос о помощи селу. Заводу поручили изготавливать сельскохозяйственные машины – жатки. Мы должны были делать детали к этим машинам – листы, покрытые рифтами. По правилам такие детали нужно делать на вытяжных штампах, а у нас – падающий молот. Мы нашлапали какие-то горбыли, ничего не получается, а надо собирать. Звонит директор: «Как дела, где детали?» – «Виктор Яковлевич, ничего не получается». – «Ну, зайди ко мне». Прибежал с этим листом к нему, он посмотрел и говорит: «Не получается? Ну вот что. Иди, и к утру чтобы три комплекта было». Я схватил лист – и в цех: «Вот так, ребята. Наверное, мне с вами придется скоро попрощаться». А ребята говорят: «Ты иди домой, выпишись, на тебе лица нет. Придешь утром, детали будут. Мы не уйдем, пока не сделаем». Медник у меня был, Смирнов, – мужик здоровый, крепкий, он тоже сказал: «Иди». А ребята ко мне хорошо относились. Я ушел и думаю: да что они сделают, ведь сколько билась – ничего не получалось, а тут – за ночь?.. Утром прихожу – у меня в кабинете на столе записка: «Вадим Николаевич, три комплекта сделали, ОТК сдали». Сразу отлегло от сердца. А Виктор Яковлевич не забыл, звонит: «Ну как?». Я ему: «Три комплекта сделали». – «Ну вот, а говорил, не получится!», – и положил трубку. Почему так вышло? Видно, ребятам так стало меня жалко, что они приложили все свое умение, чтобы это сделать. А Виктор Яковлевич был хорошим психологом.

Это была вторая моя встреча с ним лицом к лицу.

В середине пятидесятых армия ощущала острую нужду в самых современных тяжелых стратегических бомбардировщиках Ту-16, способных донести с дозаправкой ядерное оружие за океан. В 1954 г. заводу №1 было поручено перевести производство на изготовление этого самолета. Он был необычным по своим габаритам, поэтому потребовалась коренная реконструкция цеха окончательной сборки и

агрегатных цехов. Эта работа была выполнена в кратчайшие сроки. Впервые в цехе окончательной сборки появилась настоящая конвейерная сборка.

В.Н. Ментюкову запомнилось, что работа над Ту-16 не сразу пошла гладко. Как всегда, она потребовала нечеловеческого напряжения сил, и вместе с тем в ней нашлось место для творческого поиска и нестандартных идей.

– Самолет Ту-16 серийно производил казанский завод №22, потом его передали нам. Мы ездили в Казань, брали там документацию, комплект деталей. Работали очень тяжело и много. Для того чтобы крыло охлаждалось, были сделаны гофры, и вот под эти гофры надо было наделать много штампов – крыло же идет клином. Штампы мы отливали сами. Боковая обшивка, где воздуховод идет на двигатель, – с выемкой, и надо было по американской технологии выколлотить эту выемку из плоского листа пневматическим молотком. Были у меня два мастера-москвича, работали они изумительно. Так вот они в месяц выколачивали два-три комплекта, а по плану надо было шесть. Опять ничего не получается. Сели мы с Владимиром Петровичем Грибковым – был у нас в 17-м отделе такой начальник, подумали, и я сказал: «А давайте предложим сделать пресс. Вот у нас есть обтяжной пресс, но такого пресса, чтобы эту штуку штамповать целиком, нет. Если сделать обтяжной пресс с верхним прижимом, получится как бы вытяжка: прижал, а потом лишний материал растянул». Больше никто ничего предложить не мог, и Грибков сказал: «Хорошо. Я Виктору Яковлевичу это предложу». Он ему все объяснил и рассказал, я в этом участия не принимал. Прошло около десяти месяцев – и к нам пришел пресс. Уму непостижимо, как его можно было сделать за такое время! Наш министр, Петр Васильевич Дементьев – человек жесткий, исключительно технически грамотный, – видно, нажал, и завод по ударной стройке изготовил нам такой пресс. Мы его быстро смонтировали и забыли о проблеме с обшивкой, идея моя оказалась правильной. Тот пресс и сейчас работает, называется РО-1 – первый растяжной пресс.

– Самолет Ту-16 я знал «от и до», сам мог все сделать, – утверждает А.М. Солдатенков. – Стоял декабрь месяц, и я думал: ну как же можно облетать такую массу самолетов, если погоды нет?! А Вик-



Стратегический бомбардировщик Ту-16 в полете

тор Яковлевич чего только не придумывал! Был у нас Савенков – заместитель главного инженера по спецсистемам, так Виктор Яковлевич заставлял его разбрасывать с самолета Ил-2 углекислоту, чтобы облака разошлись.

1 сентября 1954 года на ЛИС были закончены летные испытания первого самолета ТУ-16. В соответствии с программой были выполнены двенадцать полетов. Однако руководитель представительства ВВС на заводе Н.Г. Голуб потребовал провести испытания самолета на перегрузку.

– Что ж, подготовили мы самолет в тринадцатый полет, – рассказывает А.М. Солдатенков. – На левое сиденье сел Саша Казаков, на правое – Юра Молчанов. Кроме них в состав экипажа входили штурман-навигатор, штурман-оператор, стрелок и радист. Но получить перегрузку на бомбардировщике оказалось не так-то просто, тут надо иметь большой опыт. На истребителях это несложно – достаточно заложить вираж: чем круче, тем большие перегрузка.

А здесь нужна была горка. Вышло так, что при выполнении перегрузки самолет вошел в пике, и выправить его не удавалось. Молчанов дал команду покинуть самолет. Однако после того как командир экипажа, стрелок и радист катапультировались, самолет на высоте около 4-5 километров выправился. Второму пилоту Казакову удалось привести его на аэродром.

Юру Молчанова мы нашли всего переломанного, стрелок тоже погиб. Радист только сломал руку. Вот так закончился этот полет.

Перегрузку нам засчитали. Скорость падения получилась 1100 км, и Туполев лично добивался, чтобы Казакова удостоили звания Героя Советского Союза. Виктор Яковлевич переживал, конечно, все-таки две жертвы. Но, как бы там ни было, удалось спасти самолет и большую часть экипажа, а потому мы получили добро на выпуск Ту-16. Если бы самолет разбился, то это притормозило бы производство.

В процессе выпуска Ту-16 случалось множество нестандартных ситуаций. Как-то раз вечером 30 марта взлетает мой самолет, и летчик передает: отказ двигателя. А до конца месяца остается один день. Самолет садится на одном двигателе. Виктор Яковлевич уже здесь. Ну конечно, он и не выходил из кабинета начальника ЛИС. Зовет меня: «Сколько тебе надо времени? Когда ты отдашь машину в цех?». Я говорю: «К одиннадцати часам успею». – «Ну, давай». Успели мы, привезли. Виктор Яковлевич уже в цехе, 12-м сборочном. Говорит: «Ну вот что, ты езжай домой спать, в четыре часа утра за тобой придет машина, а тут я буду работать». Утром тридцать первого я приехал, и мы успели облетать и сдать этот самолет. И таких случаев было много.

М.Г. Перчёнок в 1955 году был назначен начальником цеха №17, или ЛИС. За работой этого цеха как головного, определяющего работу всего коллектива, Виктор Яковлевич следил особо и постоянно.

«Во второй половине месяца почти ежедневно с утра, не заходя в кабинет, он приезжал на аэродром, подробно интересовался состоянием подготовки и облета каждого самолета и по ходу моего доклада вмешивался, давал поручения и оказывал необходимую помощь, – писал М.Г. Перчёнок. – Из своего кабинета он по прямому проводу

два-три раза в день лично связывался со мной и интересовался состоянием дел.

Своим вниманием к цеху окончательной сдачи самолетов он приучил все без исключения службы завода реагировать немедленно и решать вне всякой очереди, без вмешательства руководства завода вопросы, которые возникали на аэродроме».

По свидетельству многих ветеранов завода, умение В.Я. Литвинова мобилизовать людей на трудовые свершения не знало границ, так же как и его собственная работоспособность. Об этом на страницах дневника А.Г. Смышляева, относящихся к периоду выпуска Ту-16, находим удивительно вдохновенные слова:

«23 апреля 1954 г. Он начал разговор о сдаче деталей. Все его стремление было направлено на то, чтобы детали сдавались. И так огромно, так чисто, так благородно было это его стремление, что у меня легко сделалось на душе. Все мои обиды показались мелкими, незначительными, и вдруг ясна стала моя вина – вина человека, которому поручен цех, а он, руководитель цеха, не принимает самых активных, самых виртуозных, самых творческих мер, чтобы цех сделал план. Я твердо решил работать так, как требуется, еще напряженнее, еще изворотливее.

9 сентября 1954 г. Литвинов – исключительный нажим, энергия, требовательность, способность».

Ветеран завода Георгий Евгеньевич Фомин, бывший заместитель генерального конструктора ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс», пришел на завод №1 имени И.В. Сталина в апреле 1956 года после окончания Московского авиационного института.

– Мне как молодому специалисту повезло – я был направлен на работу в цех № 17, на летно-испытательную станцию завода, – рассказывает Г.Е. Фомин. – Это был выпускной цех производимых в то время на заводе тяжелых стратегических бомбардировщиков Ту-16. Несколько месяцев я работал технологом по испытаниям систем вооружения самолетов, а потом производственным мастером по наземной отработке, предполетной подготовке и послеполетному обслуживанию систем вооружения в процессе летных испытаний самолетов

заводскими экипажами и экипажами Военно-воздушных сил. У нас в институте на распределении молодых специалистов присутствовал начальник управления кадров Миновича Зайцев. Он напутствовал выпускников добрым словом и сказал: если что-нибудь на будущем месте работы сложится не так, то можно и нужно за помощью обращаться прямо к нему, Зайцеву, и дал свой служебный адрес. Работа технологом мне не понравилась. На летно-испытательную станцию самолет поступает окончательным собранным, и здесь практически все работы ведутся по наставлениям, руководствам, инструкциям и методикам, разработанным конструкторскими бюро – создателями самолета и его бортовых систем. Поэтому поле деятельности технолога невелико и, главным образом, заключается в своевременном и добросовестном отслеживании изменений в наставлениях и другой директивной технической документации и их внедрения в производство. Я познакомился с бригадой вооруженцев, непосредственно работавших с материальной частью систем вооружения самолета, мне их работа понравилась, и меня к ним потянуло. Я вспомнил слова Зайцева и написал ему письмо с просьбой помочь мне перейти на производство. Недели через две по громкой связи аэродрома объявили, что директор завода вызывает меня к себе. Я пошел. Директор встретил меня со строгим выражением лица: «В министерство писал? Почему не обратился ко мне сразу?». Я чистосердечно признался, что Зайцев при распределении разрешил в случае чего обращаться прямо к нему, поэтому я так и поступил. Потом Виктор Яковлевич подробно расспросил, какая у меня специальность, какая семья (а я уже был женат и ждал первого ребенка), где живу. Он позвонил в отдел кадров и сказал начальнику моего цеха М.Г. Перчёнку, чтобы меня перевели в производственную бригаду вооруженцев. Так я стал мастером.

Как мастер я ежедневно присутствовал на утренних оперативных совещаниях у начальника цеха М.Г. Перчёнка, а также на совещаниях по разбору полетов. На этих совещаниях ставились задачи, подводились итоги, утверждались конкретные задания и графики работ. На утренних совещаниях почти всегда присутствовал директор завода В.Я. Литвинов, а если по каким-то причинам он отсутствовал, то был главный инженер М.К. Голубев. Не каждый день, но часто В.Я. Литвинов появлялся в цехе в генеральской форме, которая очень

шла ему. Поскольку производственным мастерам положено было докладывать о предстоящих работах и результатах выполненных работ, то меня, молодого специалиста, и директор, и главный инженер знали, как говорится, в лицо и по имени.

На совещаниях, проводимых начальником цеха, В.Я. Литвинов садился не на председательское место, а за стол заседаний вместе с другими участниками совещания, в ход заседания не вмешивался, но задавал существенные вопросы мастерам, летчикам, работникам ОТК и военпредам, когда они докладывали о состоянии дел на своих участках работы. В его вопросах чувствовалось глубокое знание самолета и его систем, технологии подготовки к полету и задач, стоящих перед заводскими экипажами и военными летчиками.

Когда самолеты Ту-16 оснащались системами дозаправки топливом в воздухе, при этом один из самолетов был танкером-заправщиком, а другой – заправляемым, Виктор Яковлевич особенно часто бывал в цехе №17 и всегда присутствовал при разборе полетов с операцией дозаправки. Наземная отработка системы дозаправки, ее подготовка к полету и послеполетное обслуживание были закреплены за службой вооружения, и поэтому мне довольно часто приходилось докладывать на разборах о состоянии системы дозаправки и результатах ее работы по послеполетному анализу материальной части. За службой вооружения были также закреплены работы по комплектации самолета запасными частями и оборудованием, прикладываемым к каждому самолету перед его отправкой в войсковую часть. Это было сделано потому, что запчасти и оборудование укладывались по ведомости в специальный контейнер и подвешивались в бомбовый отсек, ответственность за работу которого несли вооруженцы.

Вспоминаю такой случай. Моя бригада готовила очередной самолет к отправке в войсковую часть, работу контролировал военпред капитан Болотский. Я увидел, что к нашему самолету идет В.Я. Литвинов в генеральской форме, и быстрым шагом пошел ему навстречу, готовя в уме слова для доклада. Однако военпред Болотский был на более близком расстоянии от Литвинова и по-военному отдал ему честь. И тут я услышал слова генерала Литвинова: «Товарищ капитан, доложите, как идут дела по подготовке самолета к передаче его Военно-воздушным силам». Капитан Болотский bravo

отрапортовал, что все идет по плану и замечаний по подготовке нет. После этого Виктор Яковлевич обратился ко мне: «Чем дополните, мастер Фомин?». Удовлетворенный ответом, сказал: «Ты еще молодой – старайся». Я ответил: «Спасибо, буду стараться, Виктор Яковлевич».

Кстати, на заводе до сих пор жива легенда о том, как в связи с запуском в производство Ту-16 Виктор Яковлевич Литвинов заполучил огромное количество асфальта. Когда на совещании в ЦК КПСС решался вопрос о том, на каком заводе осваивать этот самолет, другие директора отказались – сроки были слишком сжатыми. А Литвинов согласился, но одним из условий поставил обеспечение завода асфальтом. Когда его спросили, сколько нужно асфальта, Виктор Яковлевич ошибся на порядок и назвал цифру в десять раз большую. Именно она и попала в протокол. Вскоре на завод начал поступать асфальт, и в результате его хватило не только на заводскую территорию и Безымянку, но и на несколько городских улиц.

В 1956 году параллельно с производством самолетов Ту-16 заводу было поручено изготовление партии опытных образцов сверхзвуковых истребителей-перехватчиков Ла-250 главного конструктора Лавочкина. Этот самолет имел подвесные управляемые ракеты и высокий потолок подъема. Однако после изготовления опытных образцов оснастка была разобрана, и в серийное производство Ла-250 не запускался.

Выпуском стратегических бомбардировщиков Ту-16 и трех опытных истребителей ЛА-250 закончилась на заводе эпоха самолестроения.

* * *

Постоянной заботой Виктора Яковлевича Литвинова в пору освоения производства все более и более совершенных самолетов было повышение технических знаний руководителей среднего звена, из которых далеко не все имели специальное техническое образование. Пройдя трудовой путь от рядового рабочего-специалиста до руководителя цеха, отдела, они накапливали большой практический опыт, что позволяло им осуществлять руководство на определенной стадии производства. Г.П. Семейкин писал:

«Доставалось Литвинову от парткома, от райкома за начальников цехов, не имеющих дипломов об окончании учебного заведения. На эти упреки Литвинов отвечал:

– Я за одного недипломированного Савельева пятерых дипломированных инженеров не возьму!

Но о вопросе учебы начальников цехов он задумался».

Отделу подготовки кадров Виктор Яковлевич поручил организовать для руководителей-практиков учебу в объеме программ авиационных техникумов. Впоследствии, 25 мая 1951 года, был организован заводской авиационный техникум вечернего, а затем и дневного типа. Многих руководителей, специалистов и организаторов производства директор завода обязал учиться в вечернем заводском техникуме в приказном порядке. Учеба проводилась без отрыва от производства, частично за счет рабочего времени. В этот же период на заводе расширяется вечерняя школа №15, открывается консультационный пункт при технической библиотеке и начинают работать вечерние курсы для подготовки к поступлению в институт.

На заводе практиковалось выдвижение руководителей цехов и отделов на партийную и административно-хозяйственную работу, и самое непосредственное участие в этих выдвижениях и назначениях принимал В.Я. Литвинов. Заводчане с теплотой вспоминают о многих таких выдвиженцах. Это А.А. Росовский, А.И. Калинин, Д.А. Тетюшин, В.А. Заикин, ставшие впоследствии секретарями Кировского райкома, Куйбышевского горкома и обкома КПСС. Н.Г. Савенков стал директором завода «Экран», И.И. Гладков – начальником одного из управлений Министерства авиационной промышленности, М.К. Голубев – главным инженером вновь организованного в Куйбышеве 4-го Управления Министерства общего машиностроения (МОМ).

Легко ли В.Я. Литвинов переживал расставание с товарищами и соратниками, уходившими с завода «наверх», и почему он сам так долго, в течение двадцати лет, не покидал свой пост? Об этом размышляет А.Е. Демидов:

– Виктор Яковлевич Литвинов был директором ведущего завода со славными традициями два долгих десятилетия. И это не потому, что ему не хватало каких-то особых качеств. Именно благо-

даря его даровитости, его монолитной связи с трудовым коллективом, выполнявшим наиболее сложные и ответственные задачи, его считали таким руководителем, менять которого опасно. В то же время его уход, продиктованный личными амбициями, был бы равен дезертирству в критический момент боя. Виктор Яковлевич считал позорным для себя покинуть трудовой коллектив в тяжелые моменты, практически сопутствовавшие работе постоянно. Такова участь сильного и надежного.

Однажды я в течение нескольких дней наблюдал за внутренними переживаниями, которые Виктор Яковлевич, как ни старался, не мог скрыть от окружающих. Это случилось, когда вернувшийся в Москву И.И. Гладков, ближайший соратник Виктора Яковлевича и многолетний его товарищ, работавший на заводе начальником цеха, а затем назначенный главным инженером, через несколько месяцев оказался заместителем министра авиапромышленности. Виктор Яковлевич узнал об этом раньше, чем был получен приказ министра. Вот почему на его лице стала заметна какая-то удрученность, редко появлялась улыбка. Чувствовалась внутренняя обида на то, что собственный выдвигенец «обскакал» его. Это чувство было естественным и оправданным с моральной точки зрения, но с точки зрения полезности оно было ошибочным. Это хорошо понимал и сам Виктор Яковлевич, а потому он всячески принуждал себя погасить это внутреннее чувство и остаться самим собой, верным своему трудовому коллективу.

Однако внутренние переживания напоминали о себе, особенно тогда, когда И.И. Гладков появлялся на заводе в новой высокой должности. Я замечал: когда Илья Иванович, как обычно, принимал работников по личным вопросам, Виктор Яковлевич предоставлял ему свой кабинет, уходя в комнату отдыха. Она служила ему вторым кабинетом – здесь он мог поработать спокойно, без помех. Иногда он уходил куда-нибудь в цех по неотложному делу. Цель была одна: не смущать своим присутствием Гладкова и тех, кого тот принимал.

С болью и в то же время с гордостью он расставался со своими верными соратниками, когда те выдвигались на высокие должности. Многие из его подчиненных становились партийными руководителями района, города, области. Но если брать во внимание территорию, во главе которой они работали, и масштабы полезности труда, возглавляемого Виктором Яковлевичем, для государства в целом, стано-

вится очевидным, что его должностное положение несколько не умаляло его значимости.

Наряду с производством и повышением квалификации кадров крайне важной сферой профессиональной деятельности Виктора Яковлевича, поглощавшей значительную часть его неиссякаемой энергии, являлось строительство. Создавались новые производственные площади, объекты соцкультбыта, возводилось жилье.

– Война помешала Управлению особого строительства до конца реализовать проект строительства завода, – рассказывает А.Е. Демидов. – Остались не введенными в эксплуатацию часть производственных корпусов, фабрика-кухня и здание заводоуправления (за территорией завода). По окончании войны забота об этих объектах полностью легла на плечи Виктора Яковлевича, и все они были достроены и введены в эксплуатацию.

Когда министерство специально финансировало завод в целях благоустройства и озеленения его территории, Виктор Яковлевич вызвал к себе главного архитектора завода и меня. Архитектор должен был договориться с директором Кинельского сельскохозяйственного института, чтобы тот дал тему дипломного проекта «Озеленение территории завода» одному из студентов. Мне вменялось в обязанность следить, чтобы не было допущено какого-либо отступления от требований режима при выполнении этого проекта.

Институт, помню, прислал неказистую, щупленькую студентку, скорее похожую на школьницу. Виктор Яковлевич не только одобрил ее дипломную работу, но и был ею восхищен. Современная зеленая зона территории завода и площадки перед ним и есть воплощение в действительность творения студентки сельхозинститута.

Что же касается жилищного строительства, то по окончании войны, чтобы как-то улучшить жилищные условия работников завода, живущих в бараках-временках и в полужемлянках, при остром дефиците строительного материала в ход пускался обычный шлак. Так, в районе улиц Победы, Ставропольской, Алма-Атинской и проспекта Металлургов завод построил большое количество одноэтажных домов типа барачков с общими кухнями, но изолированными комнатами. Этот район так и назывался – шлакоблочный. Таким образом, хотя и минимально, удалось улучшить быт заводчан.



Проспект Кирова до 1960 г.

В качестве благоустроенного жилья были построены так называемые финские дома, закупавшиеся правительством в Финляндии в разобранном виде. На ближайшей окраине поселка Зубчаниновка появился мини-поселок из этих домов с приусадебными участками. В дальнейшем шлакоблочные дома постепенно исчезали – на их месте заводом строились благоустроенные многоэтажки.

Для такого серьезного строительства на заводе был создан свой строительный цех №60. Требовалось большое количество кирпича. Лимитного кирпича, получаемого с Безымянского киркомбината, было явно недостаточно. И вот Виктор Яковлевич зовет к себе главного механика завода Софина и предлагает ему съездить на киркомбинат – разведать, в каком станочном оборудовании там имеется острая нужда. Поездка оказалась полезной. Выяснилось, что киркомбинат нуждается в металлообрабатывающих станках. А у нас на заводе имелись станки, подлежащие списанию как не обеспечивающие высокого класса точности изготавливаемых изделий, – киркомбинат они вполне устраивали. Оформляется сделка: наш завод передает киркомбинату эти станки, а киркомбинат снабжает завод кирпичом, изготовленным сверх плана.

Так временно была решена «кирпичная проблема». Однако в обком КПСС поступила жалоба: почему нашему заводу киркомбинат отпускает кирпич сверх установленного ему лимита, а другим – нет? Жалоба имела неприятные последствия для В.Я. Литвинова. Но доброе дело для завода он сделал.

Вскоре В.Я. Литвинов организовал на заводе производство блоков из кирпича, благодаря чему были значительно ускорены темпы строительства. О том, как это было, писал Г.П. Семейкин:

«Шофер приезжает как-то в воскресенье с дачи от директора и говорит: прислать Виктору Яковлевичу килограмма два хорошей, не бывшей в употреблении канифоли. Я не знал, для чего, пошел в цех №5, взял канифоль и отправил ему. Виктор Яковлевич из канифоли сделал миниатюрные блоки для жилых домов, и пронумеровал их, какой куда ставится, – то есть создал макет жилого дома.

Затем он съездил в Ленинград, познакомился там с крупноблочным строительством, создал на заводе цех по изготовлению крупных блоков, и из них начали строить жилые дома – впервые в Куйбышеве. Этим строительством он руководил лично, вкладывая в него всю свою неугасимую энергию.

Вначале блоки делали из кирпича. Из кирпичных блоков, при поддержке и участии комсомола завода, был построен Юнгородок. Для заводской молодежи, также по инициативе директора, в районе Юнгородка был создан стадион «Маяк».



Открытие стадиона «Маяк». 1951 г.



Открытие стадиона «Маяк». 1951 г.

Следующим шагом на пути совершенствования методов строительства явилось освоение заводом производства железобетонных панелей. Е.Н. Одинокоев вспоминает:

– На одном из заседаний парткома рассматривался вопрос о расширении строительства жилья с использованием стеновых блоков, собираемых из кирпичей заранее в помещениях строительного цеха. В ходе обсуждения я задал докладчику, начальнику отдела капитального строительства, вопрос: «А почему бы кирпичные блоки не заменить на бетонные панели, эдакие двухметровые кирпичи?».

В.Я. Литвинов мгновенно отреагировал на это предложение и дал поручение заместителю директора по капитальному строительству Н.А. Романову разобраться и обратиться в соответствующие строительные НИИ, где, возможно, уже есть техническая документация для организации производства предлагаемых панелей. Так на заводе было начато производство железобетонных панелей и строительство панельных домов.

Виктор Яковлевич поощрял все новое и эффективное, и при нем был провозглашен лозунг: «Нет ничего невозможного!». Мы, действительно, решали много задач, на первый взгляд казавшихся невозможными.

С началом строительства Виктор Яковлевич поставил перед собой и коллективом задачу: в 2-3 года резко сократить очередь на жилье. И эта задача была решена. Количество получаемого жилья увеличивалось с каждым годом.

Кроме того, Виктору Яковлевичу принадлежит инициатива создания комплекса медицинских учреждений: стационара при заводе, поликлиники в жилом массиве работников завода, больницы на Солнечной поляне, оборудованных по последнему слову медицинской техники. На берегу Волги был построен пионерский лагерь «Орленок», впоследствии перебазированный в лесную зону поселка Прибрежный в Красноглинском районе и ставший более благоустроенным. На оставленной территории был открыт дом отдыха «Волжанка».

О том, как шла эта работа, писал Григорий Тихонович Самохин, занимавший на тот момент пост председателя комиссии соцстраха завкома профсоюза:



Лагерь «Орленок» на новой площадке в п. Прибрежном. 1961 г.

«На профсоюзной конференции по принятию коллективного договора делегаты просили дирекцию и завком профсоюза увеличить число мест в заводском летнем пионерском лагере. В.Я. Литвинов предложил обсудить этот вопрос отдельно. Обращаясь к председателю завкома А.К. Анохину, ко мне и членам президиума конференции, он сказал: «Правильно предлагают делегаты. Подумайте, подготовьте предложения и заходите для обсуждения ко мне».

Комиссия соцстраха подготовила предложения, обсудила их с членами завкома, с активом комиссии, с городскими и районными организациями. Примерно через три недели мы доложили наши соображения директору. В результате было принято масштабное решение по улучшению отдыха детей заводчан. Решили на летний период открывать три городских пионерлагеря с дневным пребыванием детей: в подшефной школе №89, на базе заводского детского сада №104, на базе других пионерлагерей. Решили вопросы по питанию детей, по финансированию обслуживающего персонала, по медицинскому и санитарному обслуживанию. Позже было принято решение о стро-

ительстве оздоровительного спортивного лагеря на живописном волжском берегу. Так из частного, узкого предложения по увеличению числа мест в пионерлагере стараниями В.Я. Литвинова вырос многолетний перспективный план развития оздоровительной зоны для работников завода и их семей. Сейчас в районе поселка Прибрежный действуют пионерский лагерь, дом отдыха, открытый бассейн».

По подсчетам Г.Т. Самохина, в настоящее время жилая площадь и население домов, построенных заводом, равны площади и населению г. Чапаевска.

Самым грандиозным, самым величественным объектом заводского строительства стал открытый 31 октября 1961 года великолепный Дворец культуры, и поныне украшающий площадь им. Кирова. А ведь в свое время В.Я. Литвинову был вынесен выговор по партийной линии за возведение колонн, которые в решении комиссии партийного контроля при ЦК КПСС были отмечены как архитектурные излишества.

– Тогда шла борьба с излишествами в строительстве, – комментирует В.Н. Ментюков. – Экономили средства. Дворец культуры должен был выглядеть просто коробкой, а Литвинов все-таки настоял на том, чтобы поставить колонны. Они тогда получили по выговору вместе с Росовским, секретарем райкома. Раздобыть оборудование для дворца Виктор Яковлевич поручил заместителю директора по снабжению Кокину – это был работоспособнейший человек, его в любом министерстве принимали. Кокин все обеспечил: шикарные люстры, кресла, оборудование сцены и так далее. А теперь Дворец культуры принадлежит уже не заводу, а городу.

* * *

Об уникальном литвиновском стиле руководства среди заводчан и по сей день ходят легенды. Ветераны завода, работавшие с ним бок о бок, живо отзываются на просьбу охарактеризовать Виктора Яковлевича как директора, старшего товарища, мудрого наставника, и чуть ниже мы обязательно дадим им слово. Но особую ценность, несомненно, представляет запись беседы Н.П. Новоселова и В.Я. Литвинова, состоявшейся 22 июля 1977 года. В ходе разговора

Виктор Яковлевич сам ответил на вопросы о том, каких принципов он придерживался в управлении коллективом завода-гиганта. Эта запись хранится в музее истории «ЦСКБ-Прогресс».

«– Работая долгое время директором крупного завода и далее в Совнархозе и министерстве, Вы, Виктор Яковлевич, очевидно, имели какие-то собственные, личные принципы или идеи в руководящей, управленческой работе. В чём они заключались?»

– Были, конечно, ведущие идеи или соображения (не считая общепризнанных и известных требований к работе директора). Одной из таких идей было моё стремление постоянно держать завод на передовом уровне науки и техники. Вопрос этот зависел от того, какие мы выпускали изделия. Всегда это были машины новейшего типа, передовые по своей конструкции и техническим характеристикам. Но это только одна сторона технического уровня. При замене изделия у нас обязательно происходила и замена технологии, её совершенствование, а также делалась новая оснастка на более высоком, лучшем техническом уровне, не только по сравнению с прежним, но и по сравнению с другими заводами. Мы заботились об этом с самого начала запуска нового изделия, привлекали науку, искали и находили наилучшие технологические и технические решения.

Наши завод был серийным, мы выпускали изделия поточным методом, но всегда стремились к обновлению своей продукции. Как только налаживался устойчивый серийный выпуск той или другой машины, я ехал в Наркомат и просил у Петра Васильевича Дементьева новое задание.

У нас долго и хорошо в серии шла машина МиГ-15, модификациями лучшая в истребительной авиации тех лет. Я очень любил эту машину и много положил усилий на её производство на самом современном уровне. Но когда появилась машина Ту-16 и нам дали её в серию, я переключился на подготовку производства этого изделия и полюбил Ту-16.

На практике это означало, как и в других случаях, что заботы о производстве «старой» машины я передавал своему заместителю, главному инженеру и другим, а сам полностью переключался на новую, мобилизуя, конечно, все заводские службы, отделы, цеха.

Частое освоение новых изделий требовало быстрой оперативной работы всей системы подготовки производства, и особенно це-

хов и мастерских ПРИН, занятых изготовлением оснастки, инструмента. Мы наращивали их мощности и довели в целом мощность подготовки производства до 32% от основного производства.

Увлечение новым приводило и в других делах к освоению передовой техники. Так, очень большим и важным был вопрос о строительстве жилых домов хозяйственным способом. Мы первыми в Куйбышеве освоили изготовление блоков и их применение в строительстве домов.

– Помимо указанных Вами крупных мероприятий, по которым разрабатывались планы, графики, обосновывались сроки с учётом рассчитанных заранее объёмов и циклов работ, Вам часто приходилось давать задания по отдельным вопросам, мобилизовывать людей на те или иные срочные работы, устанавливая на них так называемые волевые сроки. Известно, что Ваши сроки всегда были чрезвычайно жёсткими. На основании каких же соображений Вы устанавливали такие сроки и почему не ошиблись в сторону завышения?»

– Чтобы дать ответ, надо вспомнить слова космонавта Леонова о громадных резервных возможностях, таящихся в человеке и мобилизуемых им в моменты особой опасности или напряжённой работы. Резервы самого человека были, конечно, и до появления космонавтов, и выявлялись эти резервы в самых различных обстоятельствах, что было и в производственных условиях. Когда очень нужно было сделать что-либо быстро, приходилось полагаться на то, что люди найдут в себе такие внутренние силы и резервы, чтобы выполнить работу в несколько раз быстрее, чем обычно. Такой расчет на человека обычно оправдывался, и мне самому приходилось удивляться и восхищаться этим. Добавлялось и стимулирование в виде повышенной оплаты. Но все равно волевые сроки нельзя было давать огульно, вслепую. Мне лично помогал находить разумные решения мой опыт работы на заводе, и к этому добавлялся простой расчет времени, который велся на основании оценки объема работы. Если было примерно 80% уверенности в том, что работа будет сделана в срок и как следует, я шел на риск и давал задание. Это был обдуманный технический риск, а не безрассудное распоряжение.

Далее – у меня было правило: когда работа по данному мною заданию была под угрозой срыва по неизвестным пока, но могущим появиться причинам, то есть имелся риск, я сам шел на место, уделял максимальное внимание начатому делу и организовывал необхо-

димую помощь по ходу работ. Иначе говоря, не пускал такое задание на самотек. Плюс к этому, конечно, разъяснение задания и требования обязательно докладывать в случае задержек».

Яркой иллюстрацией изложенного В.Я. Литвиновым правила, полностью подтверждающей сказанное, является запись А.Г. Смышляева о том, как директор однажды выводил из прорыва цех №29.

«Цех №29 находился в глубоком прорыве. В цехе директор. Спросил: «Что надо?» – «Штампы резки контура». – «Сколько?» – «Три тысячи, а цех №24 делает по 30 штук в месяц, да ПРИН цеха №29 – штук 40». Директор дал команду цехам оснастки и ПРИНам производственных цехов, они изготовили потребные штампы, и положение выправилось.

В любом цехе, где возникала проблема, сразу появлялся директор. Его помощь всегда была эффективной. Дело в том, что работники цеха чаще всего стремились решить вопрос своими силами, и не видели, да зачастую и не могли видеть, что можно приложить усилия всего завода».

Привлечение внутренних сил и резервов, о котором говорил Виктор Яковлевич в беседе с Н.П. Новоселовым, много раз оказывалось решающим фактором успеха в тех случаях, когда ничего другого уже не оставалось. И в первую очередь Виктор Яковлевич привлекал свои собственные силы и резервы.

– Виктор Яковлевич отличался огромной работоспособностью и железной волей, используя их при решении сложных задач и при воплощении в жизнь какой-нибудь возникшей идеи, – утверждает А.Е. Демидов. – Я всегда удивлялся такой его самоотдаче. Иногда даже было неловко уходить с завода, зная, что он работает. Особенно остро это чувство возникало при выслушивании иногда упрёка с его стороны. Правда, бывало это только тогда, когда кто-то ему был нужен, но того не оказывалось на рабочем месте, а на заводе что-то не ладилось. Это не было его блажью, а диктовалось неимоверным грузом ответственности, возложенной на него.

Особенно тяжело приходилось в последние дни месяца, когда от слаженности работы заводчан зависела судьба плана. Об одном таком эпизоде рассказал Г.П. Семейкин:

«Остается до конца месяца несколько дней. Собирает директор руководящий состав:

– План завалили? Что будем делать? Жду конкретных предложений.

Все молчат.

– Тогда закрепляем все машины за всеми вами. Машину Скарбову, машину Голубеву, машину Селезневу, машину Кудышу, машину Хисматуллину... Все прикрепленные персонально отвечают за сдачу своих машин.

Однажды Скарбов ушел к своей машине часов в 10 утра. Сел в цехе у машины и стал руководить сборкой. Когда представитель заказчика по истечении полутора суток в 10 часов вечера следующего дня принял машину, Скарбов пришел в свою комнату, лег не раздеваясь на диван и заснул. Виктор Яковлевич спрашивал несколько раз:

– Спит?

– Спит!

– Может, он заболел?

– Нет, дышит нормально!

Через сутки встал.

Так и сдавались машины. План выполнялся».

Еще один показательный случай известен нам благодаря записям начальника цеха Ф.А. Егорова:

«Под производство нового изделия потребовалось за три месяца построить новый корпус №5а для обработки изделия спецпродуктом. Для обеспечения строительства в этот срок В.Я. Литвинов нашел возможность подключить трест №11, а контроль исполнения поручил самому председателю Куйбышевского Совнархоза, который вынужден был регулярно проводить оперативки с проектантами и строителями на месте стройки. Только эти регулярные контрольные оперативки и обеспечили постройку корпуса в срок.

По окончании строительства корпуса нужно было срочно смонтировать технологическое оборудование. Изготовление стендов и установку оборудования производили монтажные организации, но они были не в состоянии уложиться в намеченные короткие сроки. После долгих споров директор завода Литвинов поручил свое-

му заместителю Н.А. Романову к утру составить перечень необходимых работ. На следующее утро Литвинов назначил оперативное совещание начальников цехов подготовки производства и вспомогательных в корпусе №5а. Когда собрались, повел всех по корпусу и ознакомил с состоянием дел. Затем сказал:

– Недоделки задерживают выполнение плана завода и премии к Новому году.

Затем пригласил всех в контору, раскрыл перечень недоделанных работ и заявил:

– Монтажные сторонние организации не в состоянии закончить работы в необходимее сроки. Я их отстраняю и эти работы поручаю закончить вам.

И под тяжелые вздохи и испуганные лица отдельных руководителей цехов директор своей рукой расписал ответственных исполнителей и жесткие сроки окончания работ.

Работали круглосуточно. Закончили ко Дню Конституции, и в этот день, 5 декабря, изделия были обработаны и сданы заказчику».

Так что же это было? Демократия или единоначалие? И в чем секрет эффективности столь жестких методов? Об этом размышляет А.Е. Демидов:

– Виктор Яковлевич Литвинов не пренебрегал демократическими методами в своей работе, умело сочетая их с единоначалием при решении судьбоносных для завода вопросов. Прежде чем принять окончательное решение, издать соответствующий приказ, он собирал совещание руководящего состава, будущих участников, ответственных за исполнение, и внимательно выслушивал их мнения и практические предложения. Иногда это были встречи с отдельными руководителями, если дело касалось только их подразделений.

Виктор Яковлевич уважал людей, умеющих смело высказывать свое мнение, пусть даже противоречащее его мнению как руководителя. Он выслушивал внимательно, не перебивая. Если предложение было ценным, но требовало дополнительных затрат сил и времени, а сроки были предельно сжатыми, он обычно с усмешкой говорил: «Ишь чего захотел!», однако предложение одобрял, предлагал продумать, как осуществить его на практике в объеме имеющихся

средств, не нарушая сроков выполнения предстоящих работ, то есть следуя народной поговорке: «и волки сыты, и овцы целы».

Особенностью этих совместных обсуждений было то, что Виктор Яковлевич не всегда сразу принимал и оглашал свое окончательное решение. Только позднее, тщательно проанализировав все высказывания, взвесив все «за» и «против», оформлял решение в виде приказа, и его выполнение становилось непререкаемым, обязательным. С этого момента вступало в силу единоначалие. Всю полноту ответственности он брал на себя, не освобождая от нее и непосредственных исполнителей. В этом была вся суть единоначалия в его понимании. Он был строг с нарушителями, которые, как говорится, наступали на его любимую мозоль – работать честно.

За особо серьезные упущения виновник бывал строго наказан, если пытался сделать ссылку на какие-либо несущественные причины или на подчиненных. В подобных случаях лицо Виктора Яковлевича становилось мрачным, голос – гневным, улыбка – презрительной. И, наоборот, он был снисходителен к работнику, если тот допустил ошибку в работе по незнанию и при этом искренне признался и переживает. В этих случаях Виктор Яковлевич, принимая решение, руководствовался общеизвестными кредо: «жизненная правдивость – сама правда», «совестью своей не поступишь», «тот, кто хочет что-нибудь сделать, находит способы, а тот, кто не хочет, – ищет лазейку».

Человек неукротимой энергии, он был строг, иногда, казалось, излишне, однако все это – из добрых побуждений. И работники завода не обижались, понимая, что иначе поступать он не мог.

О подобных Литвинову людях русский поэт М. Никитин говорил: «...Не тем, что хорошо известен, а что по свойству русских душ открыт, бесхитроуствен и честен».

Еще одним важнейшим профессиональным качеством Виктора Яковлевича, по единодушному мнению всех его коллег, являлась исключительная техническая грамотность. Руководить производством значило для него быть в гуще событий, вникать во все тонкости технологического процесса.

– Как он все организовывал, какая у него была способность все скоординировать, какая у него была техническая грамотность, он

ведь все схватывал! – восклицает А.М. Солдатенков. – Когда у нас «серебро» на фонарях появилось, он позвал всех. Разложили чертежи, он сам начал допытываться: а может, где перетянули, может, еще что-то, поэтому трещины и пошли... Меня особенно поразило, как он смог наладить выпуск истребителей. Сто двадцать штук в месяц, в декабре! С ума можно сойти.

А.Е. Демидов отмечает, что Виктор Яковлевич обладал способностью находить выход из самых сложных ситуаций.

– Иногда от него требовали поправить то или иное положение, а финансирования не было, – рассказывает он. – Виктор Яковлевич понимал законность требований, тяжело внутренне переживал, искал выход из создавшегося положения. Пораздумав, делал все возможное для этого. Иногда это возможное шло – формально – в противоречие с другими официальными требованиями. В этих случаях он делал выбор исходя из злободневности, общей пользы, оставляя на ближайшее «потом» то, что также было нужным. Это нарушение было оправдано временем, результатами. И одобрено коллективом.

Помню случай, связанный с расходом, и не без риска, целевых средств, отпущенных заводу министерством и находившихся на счету в отделении Госбанка. Деревянная центральная проходная, построенная в 1941 году, стала ветхой и не удовлетворяла возросшим потребностям по размерам и благоустройству. Возникла также проблема с заводским музеем – он базировался на площадях отдела научно-технической информации (ОНТИ) и фактически был ликвидирован в связи с переходом завода на производство ракетно-космической техники, что, в свою очередь, значительно увеличило объем работы ОНТИ по широкому распространению данных о совершенно новых для завода технологиях производства.

Завод имел на своем счету в Госбанке средства, предназначенные на нужды, не связанные с капитальным строительством. Банк, поставленный в известность, что часть этих средств необходима для затрат, связанных с проходной завода, дал согласие, но с условием, что при этом проходная не будет выходить из своего периметра. Виктор Яковлевич дал задание отделу капитального строительства (ОКС) перестроить проходную с точным соблюдением требований Госбанка.

Выполняя это указание, ОКС построил новую проходную на ее

старом периметре, но с подвальными помещениями и вторым этажом над частью проходной – для заводского музея. Когда по окончании строительства представители Госбанка приехали проконтролировать выполнение своих требований, они поняли свою промашку и то, как ее использовал Литвинов. Но дело, и очень полезное дело, было сделано. Проверяющим ничего не оставалось, как поднять руки и сказать: «Сдаемся».

Так разумно поступал Виктор Яковлевич во многих ситуациях с большой пользой для своего коллектива.

Иногда проблема решалась по-другому.

С постановкой производства самолетов ТУ-16-Р (разведчиков) и однотипного самолета-лаборатории для Академии наук при отработке самолета в воздухе стала применяться широкоформатная фотопленка. Ее запас хранился в одном из контейнеров поблизости с летно-испытательной станцией. Специальных складов для хранения кинофотопленки и секретной аппаратуры самолетов не было, а потребность в них с каждым годом возрастала. Вышел приказ министра авиационной промышленности о приведении хранения имеющейся фотопленки в больших количествах в полное соответствие с требованиями пожарной безопасности. Литвинов дал отделу капитального строительства распоряжение: обеспечить выполнение приказа министра.

За опытом хранения фотопленки мы с работником ОКС Н.П. Додоновым поехали на Куйбышевскую киностудию, после чего срочно были спроектированы и построены из железобетонных плит изолированные друг от друга боксы, гарантирующие нераспространение пожара. Принцип был простой. Верхняя плита крепилась слабее, чем боковые, и при возгорании фотопленки должна была сбрасываться мощью взрыва, который, как правило, сопровождает такое возгорание. В одном из этих боксов первоначально хранились и секретные приборы до установки их на самолет. Это был самый примитивный вариант хранения, к тому же вдали от места установки этих приборов. Задача по их хранению оставалась нерешенной.

Чтобы окончательно решить эту задачу, требовались большие специальные капитальные вложения. А такими средствами завод не располагал. Как выход из критического положения, опять же временный, в конце сборочного цеха было оборудовано спецхра-

нилище из достаточно высоких металлических щитов, оснащенное стеллажами для размещения изделий.

Прибывшая на завод комиссия из министерства, увидев это своеобразное хранилище, посчитала его не обеспечивающим гарантий сохранности изделий, что могло привести к разглашению гостайны, и потребовало наказать виновных. Из руководителей ответственным был заместитель директора А.А. Кокин, но он подстраховался рапортом о необходимости строительства капитальных складов, на что завод не имел средств.

Создалось тупиковое положение: виновен Литвинов. И тогда он обратился ко мне, предложив объявить мне выговор как начальнику секретного отдела, косвенно тоже являющемуся виновным. Объяснил он мне это предложение просто: после объявления мне выговора дело со складами на время утихнет, выговор он с меня через месяц снимет, а вот снять министерское взыскание значительно сложнее. Так мы и сделали.

О той же «хитринке», часто применявшейся Виктором Яковлевым, рассказывал и М.Г. Перчёнок.

«В начале 1951 года очень плохие дела сложились в цехе №25. Он стал тормозить работу всех агрегатно-сборочных цехов. В руководстве завода, видимо, шли разговоры о подборе нового начальника цеха.

Однажды меня вызвали к директору, и, зайдя в кабинет, я увидел, кроме Виктора Яковлевича, еще секретаря парткома В.П. Чистякова и начальника производства завода А.М. Комиссарова. Подздоровавшись, разговор со мной повел Комиссаров. Он сказал: «Мы решили перевести тебя начальником цеха №25».

Я ответил, что совершенно не знаком с технологией штамповочных работ, и потом этот цех раза в четыре меньше цеха №23, в который я вложил столько труда, а я только сейчас почувствовал, что цех работает нормально, и никуда не хочу уходить. Тогда Комиссаров в довольно резкой форме заявил: «Тогда ищи себе другую работу». На это я ответил, что в таком случае, уж конечно, в цех №25 не пойду.

Ни Виктор Яковлевич, ни секретарь парткома в разговор не вмешались, поняв, что Комиссаров повел его неправильно, в ульти-

мативном тоне. Но, как выяснилось потом, идея перевода меня в цех №25 у Виктора Яковлевича осталась.

Через некоторое время после этого разговора состоялась заводская отчетно-выборная партконференция. В конце прений выступил Виктор Яковлевич. После своего выступления он попросил несколько минут дополнительно для ответа на поданные записки. Ответив на ряд вопросов, прочитал последний из них: «Спрашивают: когда же, наконец, дирекция завода решит вопрос по руководству цеха №25 и примет меры по улучшению работы?» (был ли этот вопрос действительно, мне так и неизвестно).

И Виктор Яковлевич ответил: «Могу с удовлетворением доложить делегатам конференции, что мы с партийным комитетом вчера вечером решили этот вопрос и подписали приказ о назначении начальником цеха №25 нашего лучшего начальника цеха Перчёнка Михаила Григорьевича», вызвав аплодисменты делегатов.

Так я стал начальником цеха №25».

Из уст в уста передают заводчане байку о том, что Виктор Яковлевич имел обыкновение оставлять у себя в кабинете фуражку, когда отлучался. Делал он это для того, чтобы создать видимость своего присутствия – а оно, как известно, лучше любого другого стимула вдохновляло людей на работу. В.Н. Ментюков утверждает, что тот же трюк он проделывал и со своей машиной:

– Виктор Яковлевич оставлял машину у входа в цех. Начальник цеха бегает – где он? Вроде бы приехал, а нигде нет. Наверное, этого и не нужно было делать, и без того все люди работали. А ходил он только туда, где в нем была нужда.

«Присутствие директора на аэродроме всегда как-то мобилизующее действовало на работников цеха, – подтверждают записи М.Г. Перчёнка. – И Виктор Яковлевич, понимая это, иногда, особенно в конце месяца, оставлял свой черный ЗИЛ у подъезда ЛИС и, положив на сиденье рядом с шофером шапку, уходил к себе в кабинет пешком».

Начальник цеха М.П. Шилкин рассказал об одной проверке, проведенной Виктором Яковлевым в цехе. Этот эпизод тоже весьма показателен:

«На заводе шла борьба за чистоту. Был создан штаб по чистоте во главе с И.Т. Барановым. Я тогда работал начальником цеха.

Как-то по окончании месяца у цеха все показатели были хороши: выполнен план по товару и по валу, выполнены все технико-экономические задания. А штаб, проверяя чистоту, поставил «неуд». Премии не платят. Пошел я к директору и говорю:

– Все сделали, а штаб нашел недостатки по чистоте, и премию не платят!

– Приду сам! – сказал директор.

Я – в цех. Собрал руководителей, дал задание все привести в порядок, чтобы блестело. Все тщательно вычистили, полы подмели особо старательно, у цеха газоны пропололи, полили, дорожки песком посыпали.

Ждем. Пришел вместе со штабом. Идет мимо свежих газонов, по посыпанным дорожкам, ни на что внимания не обращает, ни о чем не спрашивает. По цеху так же идет, и сразу – в штамповочную мастерскую. Он ведь все знает, ему проводники не нужны. Подходит к верстаку возле прессы, выдвигает ящик. А там... мерительный инструмент вперемешку со всем содержимым, масляная тряпка, кожура от колбасы. Помолчал. Общая пауза. Обращаясь к Симановскому, сказал:

– Завтра проверь! Приведут в порядок – премию выплатить, не приведут – не платить!

И пошел со штабом дальше. Метод его проверки ошеломил всех в цехе. Порядок, конечно, мы навели, премию получили. А память о проверке Виктора Яковлевича сохранили навсегда».

В трудовом коллективе Виктор Яковлевич пользовался большим авторитетом. Г.Т. Самохин писал:

«Первый раз я увидел Виктора Яковлевича на заводской комсомольской конференции. В то время это был самый молодой генерал на моей памяти. За семь лет службы в бронетанковых войсках таких молодых генералов мне видеть не приходилось. Он произвел на меня сильное впечатление не только молодостью, но и внешностью. Стройный, в красивой генеральской форме ВВС с голубыми лампасами, Золотой медалью «Серп и Молот». Запомнилось его энергичное выступление. В простой и доходчивой форме он рассказал об особенностях государствен-

ного плана, о проблемах и задачах заводского коллектива, комсомольцев и молодежи. С первого знакомства он завоевывал уважение как старший товарищ, знающий руководитель, мудрый человек. В дальнейшем я не переставал открывать в нем все новые черты.

Он умел терпеливо выслушивать собеседника. На каждый вопрос давал обстоятельный ответ – положительный или отрицательный, но всегда обоснованный. Давая распоряжения, обязательно находил время их проконтролировать и, если нужно, помочь в их исполнении».

В памяти А.Е. Демидова сохранились яркие выступления В.Я. Литвинова на общезаводских собраниях, заседаниях партийно-хозяйственного актива, на которых обсуждались злободневные производственные проблемы. Таких проблем возникало много с запуском в производство и освоением наиболее совершенных самолетов, а затем ракет и космических объектов.

– Хорошо запомнилось одно из подобных собраний, когда завод еще не имел специальных помещений для проведения массовых мероприятий, – вспоминает А.Е. Демидов. – В этих целях использовался корпус №30, пока в нем не было производственного оборудования. На площадке устанавливались импровизированные скамейки-временки и сцена для президиума.

Злободневным вопросом для обсуждения послужила некачественная поставка агрегатов в цех окончательной сборки. Доклад делал Виктор Яковлевич. Особенно привлекло внимание присутствующих наличие на сцене большого числа агрегатов и деталей, от крыла самолета до отдельного узла. В процессе своего доклада Виктор Яковлевич подходил к ним с указкой и, направляя ее на тот или иной предмет, сообщал присутствующим, в каком цехе, в каких количествах производят эту некачественную продукцию, сколько людей было занято в ее изготовлении, сколько потрачено материала и в какую копеечку обошлось изделие, оказавшееся браком.

Подобные выступления В.Я. Литвинова превращались в своеобразную школу выполнения трудовых обязанностей. Они отличались большим своеобразием: в них были высокая взискательность, требовательность и различные формы благотворного воздействия на аудиторию, вплоть до юмористических. Как правило, делая доклад, к тексту он обращался только тогда, когда необходимы были цифровые данные.

Иногда среди молодых специалистов, только что окончивших вузы и пополнивших трудовую коллектив завода, оказывались люди с чрезмерно завышенными оценками собственной значимости. Увидев на производстве дефицит специалистов с подобным образованием и заняв руководящие места, они начинали работать спустя рукава. Об этой категории людей Виктор Яковлевич высказался так: «Садясь в руководящее кресло, подобный молодой специалист первоначально задумывается об удобствах кресла, затем подбирает позу, соответствующую руководителю. А вот практически применить полученные знания с пользой для производства желания не проявляет. Когда же ему делают замечание, он продолжает работать в том же духе, при этом зацепившись сначала одной ногой за ножку стула, затем второй, а порой и руками за стол. Такой «работяга» по своей воле не освободит незаслуженно занятое место, пока его не освободят от него».

А.М. Солдатенков отмечает также умение Виктора Яковлевича стимулировать людей материально – оно, конечно, играло важную роль, но никогда не являлось единственным средством воздействия в его руках.

– Как-то мы, ведущие конструкторы, пожаловались Виктору Яковлевичу, что цеха не реагируют на наши замечания – мы не можем никого оттуда вызвать: час их нет, два нет, потом едешь к ним, а пока они соберутся – время уходит. Виктор Яковлевич дает команду по селектору: если вы, начальники цехов, или ваши службы не будете приезжать сразу, по первому звонку ведущих с аэродрома, то второй звонок будет не вам, а мне – а вы знаете, как я принимаю решения. И стало так: делаем звонок – и тут же к нам присылают людей. Нам ни разу не пришлось делать второго звонка. Даже если не приезжали иногда, просили: Александр Михалыч, не звони, пожалуйста. Жесткий он был, но справедливый. Он так просто не наказывал. Сгоряча – нет. А наказывал деньгами. Он меня учил: «Слушай, Солдатенков, деньгами надо уметь распоряжаться. Ты можешь за одни и те же деньги сделать дело и погубить его. Деньги – это самый эффективный способ. Не выговор, не увольнение...».

Интересным наблюдением поделился А.Е. Демидов. Он рассказал... об улыбке Виктора Яковлевича:

– Улыбка у него была разной: доброй, подбадривающей, смешливой, в ней можно было увидеть и явное неодобрение, а иногда и презрение. Причиной ее изменчивости было поведение человека, с которым он вел разговор, касающийся работы и отношения к ее выполнению: серьезно-вдумчивое, равнодушное, наплевательское. Видя одну из этих улыбок, собеседник, как правило, делал для себя вывод, что и как он должен делать, чтобы при очередном общении с Виктором Яковлевичем только добрая улыбка появилась на его лице...

К 1958 году завод работал четко и слаженно. За 14 лет пребывания на посту директора Виктору Яковлевичу Литвинову удалось воспитать в людях, составляющих многотысячный коллектив завода, замечательные профессиональные качества. Про таких теперь говорят: «люди старой закалки». Казалось бы, самое время почивать на лаврах... Никто и предположить не мог, что наступающий 1958 год открывает не просто новую страницу в истории завода, а новую книгу, которая будет написана совершенно другим языком.



В.Я. Литвинов на Первомайской демонстрации. Куйбышев, 1950 г.



В.Я. Литвинов. 1960 г.

ГЛАВА 4 В КОСМОС – С КОНВЕЙЕРА

Революционные преобразования, самые широкомасштабные за всю историю завода, начались с того дня, как Виктор Яковлевич Литвинов, вернувшись из министерства, собрал у себя узкий круг главных специалистов и объявил, что заводу поручается освоение производства совершенно новой продукции – ракеты-носителя. Видя, что собравшиеся не имеют ясного представления о новом изделии, Виктор Яковлевич взял со стола пять карандашей и выдвинул тот, что посередине, выше других: «Вот общий вид изделия – оно не имеет никакого сходства с самолетами... Предстоит коренная перестройка всего производства».

Впрочем, слухи о том, что завод скоро перейдет на выпуск новой техники, распространялись среди заводчан еще с конца 1957 года. Предполагали, что это будет новый самолет конструкции С.А. Лавочкина, тем более что на заводе были изготовлены два или три экземпляра опытных самолетов Ла-250, отличавшихся изумительно красивой аэродинамической формой, а главное, достигали в полете сверхзвуковых скоростей. Были и другие догадки, но вряд ли они выходили за рамки авиационной тематики, которая сама по себе неисчерпаема при колоссальных возможностях авиазавода-гиганта. В те годы уровень секретности был настолько высок, что никто, кроме узкого круга главных специалистов, не знал о характере предстоящих преобразований даже некоторое время после того, как 2 января 1958 года вышло Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР о размещении на Государственном ави-

ационном заводе № 1 серийного производства межконтинентальной баллистической ракеты Р-7. Тем же документом предусматривалось, что двигатели к «семерке» будут изготавливаться на заводе №24 (впоследствии – Куйбышевское моторостроительное производственное объединение имени М.В. Фрунзе, а ныне – ОАО «Моторостроитель»). При этом заводу предписывалось уже в 4-м квартале 1958 года выпустить не менее трех новых «летных изделий», не прекращая при этом производства самолетов Ту-16.

Это решение было продиктовано тем, что мощностей опытного завода №88 в Подлипках было явно недостаточно для запуска ракеты Р-7 в серию, в то время как достижения конструкторов и ракетостроителей свидетельствовали о настоятельной необходимости развертывания в стране крупномасштабного ракетного производства. Первый успех после серии неудач пришел 21 августа 1957 года, когда стартовавшая ракета – четвертая по счету! – полностью выполнила намеченный план полета. ТАСС опубликовал заявление: «В Советском Союзе осуществлен запуск сверхдальней межконтинентальной многоступенчатой баллистической ракеты. Имеется возможность пуска ракет в любой район земного шара». Очередной запуск 7 сентября также оказался в целом успешным, однако в обоих случаях головная часть ракеты сгорела в плотных слоях атмосферы. По результатам летных испытаний пяти ракет было очевидно, что изделие может летать, но его головная часть нуждается в радикальной доработке. В то же время дорога для запуска первого простейшего спутника Земли была свободна, так как ему не требовалось входить в плотные слои атмосферы. «Семерка», разрабатывавшаяся первоначально как межконтинентальная баллистическая ракета, 4 октября того же года вынесла на орбиту первый искусственный спутник Земли, а вслед за ним, 3 ноября, – второй, несший на борту контейнер с собакой Лайкой. Началось изучение воздействия условий космического полета на живой организм.

Таким образом, начало космической эры было положено, и для ускорения темпов освоения космоса, что было продиктовано в первую очередь политическими соображениями, требовалось перепрофилировать одно из крупных оборонных предприятий страны специально под выпуск «семерки».

На завод №1, расположенный в Куйбышеве, выбор пал не случайно. На протяжении всей своей деятельности, начиная с дореволюционного времени, он был ведущим в авиапромышленности. В годы Великой Отечественной войны, несмотря на то, что огромные силы были затрачены на эвакуацию, заводу удалось в сжатые сроки наладить выпуск штурмовиков Ил-2 и полностью выполнить задание по обеспечению ими фронта, а в послевоенные годы – первым в стране освоить серийное производство реактивных истребителей МиГ-9. Осваивать новые модификации авиационной техники заводчанам приходилось и в дальнейшем. Таким образом, было очевидно, что завод имеет богатый опыт технического и технологического перевооружения, а его директор является талантливым организатором-производственником. Предстояло перейти от экспериментальной техники к серийной, а это значит, что необходимо было пересмотреть все известные тогда законы организации промышленного производства. Серийная ракета должна летать так же успешно и надежно, как опытная, и Виктор Яковлевич Литвинов, несомненно, являлся тем самым руководителем, которому можно было доверить выпуск «самой мощной ракеты на конвейере».

Кроме того, было принято во внимание, что завод располагается в непосредственной близости к железнодорожной магистрали, ведущей из Средней Азии в Москву, – по ней поступали грузы на полигон в Тюра-Таме, и что совсем рядом находится завод №24 им. Фрунзе, где изготавливали авиационные двигатели, – его тоже подключили к ракетному производству, а также завод №18 – готовая производственная площадка, за счет которой в будущем можно расширить ракетное производство (впоследствии, действительно, так и произошло). К тому же нельзя было отрицать и наличия у заводчан элементарных навыков ракетостроения. Еще до войны ими было изготовлено по чертежам заводского конструктора И.А. Меркулова десять экземпляров двухступенчатой ракеты Р-3, и 19 мая 1939 года состоялся запуск такой ракеты. А менее чем через год, 28 февраля 1940 года, С.П. Королев и В.П. Глушко совместно с заводом № 1 провели первое испытание ракетоплана по системе воздушной буксировки, разработанной работником завода А.В. Щербаковым. Позже, в пору выпуска бомбардировщиков Ту-16 и Ил-28, завод имел мини-произ-

водство радиоуправляемых ракет для этих самолетов. Все эти соображения и послужили основанием для принятия решения об организации на заводе №1 ракетно-космического производства.

Виктору Яковлевичу Литвинову стало известно о грядущих переменах осенью 1957 года, когда его срочно вызвали в Москву из Сочи, где он находился на отдыхе. На совещание в ЦК КПСС прибыл также главный конструктор ОКБ-1 Сергей Павлович Королев. Здесь, в присутствии министра авиационной промышленности, в ведении которого был завод № 1, и министра оборонной промышленности, в чьей системе работало ОКБ С.П. Королева, а также крупных военачальников и руководителей органов государственной власти и было объявлено о судьбоносном для завода решении.

– Сразу после совещания В.Я. Литвинов и С.П. Королев поехали в ОКБ-1 и посетили сборочный цех №39 опытного завода №88, входившего в структуру ОКБ С.П. Королева, – рассказывает Г.Е. Фомин. – С первого взгляда Виктор Яковлевич полюбил ракету Р-7 и загорелся страстным желанием как можно быстрее и качественнее выполнить важнейшее государственное задание. Королев и Литвинов прониклись взаимной симпатией и уважением друг к другу. Их судьбы до встречи были разными, но оба они были технарями от Бога, обладавшими выдающимися организаторскими способностями, оба знали, что такое война, и оба не знали слова «невозможно». Для них главными были слова: «если нужно, то возможно». Их дружественные личные отношения в значительной мере способствовали успеху общего дела.

«Новый для нашей кооперации завод «Прогресс», вошедший в состав формируемой ракетной империи, был принудительно оторван от авиационной отрасли в процессе так называемой хрущевской кампании «раскулачивания» авиации, – пишет Б.Е. Черток. – Все серийные авиационные заводы подчинялись региональным совнархозам. Организация серийного производства ракет Р-7 была решением Совмина поручена Куйбышевскому совнархозу, которому предлагалось выделить для этого авиационный завод №1.

Мне пришлось приехать в Куйбышев первый раз с С.П. Королевым в 1957 году. Прежде всего мы заявили в обком, где состоялся крепкий разговор. Все руководители областей и республик были заинтересованы

в развитии своей промышленности – прежде всего, оборонной. «Как же так, такой замечательный завод – выпустил во время войны тысячи самолетов, знаменитых Ил-2, а потом переключился на новые авиационные программы, – и вдруг все ломать и переходить на совершенно непонятную ракетную технику? Ради чего? Ради чуть ли не капризов Королева?». Но Королев был человеком, умевшим любых скептиков переубедить, внушить им веру в новое дело.

Виктор Яковлевич Литвинов при первых встречах и последующем близком знакомстве произвел на меня впечатление очень мягкого и чуткого человека, совсем не директорского характера. Тем не менее, в коллективе он пользовался непререкаемым авторитетом. Его указания выполнялись без стука кулаком по столу, без крика и крепких выражений. Когда перед ним поставили задачу освоения совершенно новой техники, он пошутил:

– Во время войны Сталин грозил трибуналом, если нарушался график поставки штурмовиков. После войны нам за месяц к Тушинскому воздушному параду приказано было изготовить эскадрилью реактивных истребителей. Теперь новый приказ: «истребить» на заводе истребители и бомбардировщики и делать королёвские ракеты. А мы только освоили новые бомбардировщики и мечтали хоть пару лет поработать без авралов в свое удовольствие... Вот хотел отправить к Королеву сотню-другую рабочих и ИТР на стажировку для освоения новой техники. А они возмутились: «В серийное производство на днепровский завод Королев передал ракеты, которые летают на кислороде и хорошем этиловом спирте, а нам в голодный Куйбышев сплавил ракету на керосине. Была бы на спирте, мы не стали бы спорить».

А если серьезно, то было совершенно очевидно, что Виктор Яковлевич страстно загорелся новым для него делом.

– Он был такой человек – он всегда радовался новой сложной задаче, – утверждает Людмила Викторовна Литвинова. – И чем сложнее она, тем больше он в нее влюблялся. Так было и в пору производства самолетов: вот уже налажена машина, и все в ней прекрасно, стоит она выхоленная, вылизанная, красавица, а уже идет проект на новую разработку, и ты понимаешь, что эту свою любовь оставляешь, и идешь к следующей, и вот ты ее уже любишь больше той, которую,

казалось, полюбил на всю жизнь. Он любил сложные задачи, любил себя испытывать и был рискованным к тому же, риск его интриговал...

Понимая важность и ответственность работ по организации серийного производства ракет Р-7 на заводе №1, в феврале 1958 года С.П. Королев назначает ведущего конструктора ракеты Р-7 Дмитрия Ильича Козлова своим заместителем и постоянным ответственным представителем ОКБ-1 на заводе №1, вменив ему в обязанность конструкторское сопровождение процесса серийного изготовления ракет.

– Вместе с группой технических специалистов из двадцати человек я 28 февраля 1958 года приехал на место своего нового назначения в Куйбышев, – вспоминал позже Д.И. Козлов. – Это было мое первое посещение города, с которым впоследствии оказалась связанной вся моя дальнейшая жизнь. Во время того приезда Куйбышев по сравнению с Москвой мне показался больше похожим на заштатный поселок, чем на настоящий город. Мне как-то сразу бросилось в глаза, что его центр почти целиком занимают старые деревянные дома дореволюционной постройки, в основном одно- и двухэтажные. Более или менее современно выглядела лишь улица Куйбышева и часть Ленинградской, а также район площади Куйбышева, где в то время находились обком партии и облисполком.

Что же касается асфальтированной дороги, которая в то время шла из центра города к безымянным заводам (сейчас это улицы Победы и Гагарина, а в 1958 году – Черновское шоссе), то тогда вдоль нее было возведено лишь несколько кварталов домов «сталинской» постройки. Они и поныне располагаются в районе пересечения улицы Победы с проспектом Кирова. А примерно с того места, где улица Победы ныне переходит в проспект Гагарина, и вплоть до Линдовского рынка (он располагался в районе между 4-м ГПЗ и нынешней улицей Тухачевского) в конце 50-х годов практически не было ни одного строения. Почти на всем протяжении этой трассы тянулась лишь открытая степь с редкими деревьями и зарослями кустарника. Правда, вдоль дороги шла трамвайная линия, построенная еще в годы войны. По ней жители «старого города» добирались до места работы – до заводов №№ 1, 18 и 24.

По прибытии на завод я сразу же нашел полное понимание со стороны Виктора Яковлевича Литвинова. Ему, прошедшему суровую произ-

водственную школу в годы Великой Отечественной войны и получившему за выпуск самолетов Ил-2 звание Героя Социалистического Труда, не нужно было объяснять, что означают слова «особо важное задание». В дальнейшем в деле перепрофилирования предприятия мы тесно и плодотворно сотрудничали. В частности, сразу же после моего приезда на завод №1 Литвиновым был издан приказ, в котором подчеркивалось, что все указания и распоряжения заместителя главного конструктора Д.И. Козлова приравниваются к распоряжениям самого директора. Поэтому, говорилось в приказе, эти указания являются обязательными для руководителей всех подразделений завода №1, для всех его рабочих и служащих, и подлежат немедленному исполнению в установленные сроки.

По словам Г.Е. Фомина, у Д.И. Козлова и В.Я. Литвинова сложились отличные отношения, уважительные и доверительные, что во-



Д.И. Козлов и В.Я. Литвинов.
г. Куйбышев, 1981 г.

обще-то не часто встречается во взаимоотношениях директора крупного завода и представителя главного конструктора – разработчика внедряемой продукции.

– Надо сказать, что Козлов обладал широкими полномочиями: он мог остановить любой участок производства, если находил там нарушения, и отстранить от работы любого сотрудника завода, если тот был недостаточно технически грамотен или допускал промахи в работе, – рассказывает Г.Е. Фомин. – Этими полномочиями Козлов неоднократно пользовался, и Литвинов не только не отменял их, но требовал немедленного устранения замечаний и доклада об исполнении ему и Козлову.

Подписание В.Я. Литвиновым приказа, согласно которому все службы завода обязывались выполнять распоряжения Д.И. Козлова так же, как выполняются распоряжения В.Я. Литвинова, было, по мнению В.Н. Ментюкова, крайне важным и верным решением.

– Это был очень умный ход, – утверждает он. – После этого Дмитрий Ильич как бы тоже стал руководителем завода. Он собирал нас у себя, мы решали различные вопросы. А к этому времени, надо сказать, Виктор Яковлевич уже построил работу так, чтобы каждый отвечал за свой участок, выполнял свои обязанности и все решал сам, а не ходил к нему или к кому-то другому жаловаться. Поэтому завод и был таким сильным. Эта система существует до сих пор. Когда я стал главным технологом, у меня появилась возможность воочию увидеть на совещаниях, как она работает, и научиться самому так строить работу. Вот, например, встанут два начальника цеха и начнут предъявлять друг другу претензии. Виктор Яковлевич говорит: «Выйдите, пожалуйста, а через десять минут зайдете и скажете, что вы все решили и обо всем договорились». Выходят, потом возвращаются. «Ну как?» – «Да, мы договорились». – «Вот и хорошо». И пошло совещание дальше. Вот так он и работал. За все время своего пребывания на посту директора он не снял с работы ни одного человека, хотя было труднейшее время. Работали все сознательно: никто не уйдет, пока не сделает, и не потому, что боялись, а потому, что были так воспитаны. Литвинов был большим психологом. Он никогда не придет в цех, если видит,

что ты еще можешь что-то делать. Он будет тебя поджимать, поджимать, а вот когда увидит, что ты иссяк, тогда соберет всю команду и придет на помощь. Вот это качество я потом перенял у него.

С.П. Королев предложил директору завода Виктору Яковлевичу Литвинову взаимные обязательства: «Вы немедленно начинаете реконструкцию цеха главной сборки, а мы на опытном заводе изготовим для вас узлы и агрегаты, чтобы вы могли собрать первые машины». Таким образом, первые ракеты собирались из деталей и узлов, изготовленных на заводе №88.

В марте 1958 года директивой Генерального штаба Вооруженных сил СССР на Куйбышевском авиационном заводе № 1 имени И.В. Сталина создается военное представительство №20 Начальника ракетного вооружения (впоследствии – 5-е военное представительство Главного управления космических средств Министерства обороны СССР) для контроля работ по изготовлению и приемке изделий 8К71. Его руководителем назначается полковник П.Ф. Киреев. Тогда же выходит закрытый приказ по заводу об организации нового сборочно-испытательного цеха №15, о его структуре и личном составе. Ракетный цех №15 расположился на производственных площадях сборочного самолетного цеха №12, где до этого собирались самолеты Ту-16, – это был лучший корпус, самый просторный. При этом сборка самолетов Ту-16 продолжилась в другом корпусе, где было вновь смонтировано оборудование, перебазированное туда из цеха №12. Реконструкция на заводе началась.

– Я попал в число тех, кто составил первый, «пионерский» состав вновь созданного цеха, – рассказывает Г.Е. Фомин, вошедший в этот состав как руководитель бригады испытаний двигателей и пневмогидрооборудования. – После получения приказа о новом назначении нас собрали в кабинете политпросвещения, предупредили о строгой секретности предстоящих работ и впервые познакомили с их направлением. Р-7 – двухступенчатая ракета пакетной схемы, состоящая из четырех боковых ракетных блоков, одного центрального блока и боевой головной части конической формы. Технология ее изготовления и испытаний резко отличалась от технологии изготовления и испытаний самолета. Если при изготовлении фюзеляжа, крыльев, оперения

самолета используются в основном клепальные технологии, то при изготовлении крупногабаритных корпусов и баков ракеты превалируют автоматизированные сварочные работы с использованием уникального оборудования. Самолет испытывается на конечной стадии его изготовления в реальном полете, а полет ракеты при ее наземных испытаниях имитируется с помощью сложного, «умного» наземно-испытательного электро- и пневмогидрооборудования.

– При освоении нового изделия проводятся контрольные испытания, дальше – стендовые, – дополняет В.Н. Ментюков. – При этом машина прикрепляется к стенду и держится специальными замками, двигатели и все системы работают, и здесь, на земле, проверяется, как это все действует. Для каждого вида испытания создается отдельная машина, специальный пульт управления и специальная программа. Например, при пуске ракеты важно, чтобы она шла строго вертикально, – для этого существует управление двигателями с помощью рулевых машин. Если ее завалит, то ничего уже не поправишь. И одно из испытаний имеет своей целью как раз проверку работы рулевых машин.

Выполнение колоссального объема работ по переходу на производство космической техники стало возможным во многом благодаря одержимости и фантастической работоспособности ее главного идеолога С.П. Королева. Его энергия подчиняла себе все, что имело отношение к программе. Создавались новые научно-исследовательские институты, новые производства и предприятия, новые методы контроля. В Куйбышеве был построен мощный металлургический завод, выпускающий алюминий нового качества для космоса. Выстраивалась четкая система взаимодействия более чем тысячи предприятий в других городах и республиках Советского Союза. Все лучшее и передовое в науке и технике работало на производство нового изделия. Инженерно-технические и рабочие кадры переучивались, многие направлялись на учебу в Подписки. При содействии С.П. Королева заводом было получено и установлено большое количество испытательного оборудования и контрольно-измерительных приборов (КИП). Переведено с литья в землю на литье в кокиль более тридцати, с поковки из прутка на штамповку – более ста наименований деталей. Внедрено химическое фрезерование, твердое анодирование, ультразвуковой метод измерения толщин, локальный спектральный анализ сплавов.

Завод работал круглосуточно. В цехе №15 были организованы три сборочных участка: центрального блока, боковых блоков и хвостовых отсеков. Окончательно собранный центральный блок и боковые блоки поступали на контрольно-испытательную станцию (КИС), составную часть того же цеха. Костяк мастеров и рабочих сборочных участков составили лучшие специалисты бывшего сборочного самолетного цеха №12, КИС была скомплектована из специалистов цеха №17 (ЛИС) и специалистов цеха входного контроля электрорадиосистем и приборов №55. Начальником КИС был назначен Е.Н. Одинок, ранее работавший заместителем начальника цеха №55, начальником цеха №15 стал М.Г. Перчёнок, бывший начальник цеха №17.

Графики монтажа нового оборудования были жесткими до предела. Предстояло освоить принципиально новые технологии, материалы, методы контроля и испытаний.

– Перевод завода №1 с авиационного производства на выпуск ракет я начал с освобождения большинства производственных помещений от устаревшего оборудования и от тех производств, которые для массового изготовления нашего изделия оказались попросту ненужными, – вспоминал Д.И. Козлов. – Одновременно я отдал распоряжение о подготовке на заводе инженерно-технических специалистов «ракетного» профиля, а также высококвалифицированных рабочих, чьи профессии были необходимы на новом производстве. Вообще же перепрофилирование завода происходило буквально на ходу, и для координации этой работы мне не раз приходилось использовать административные рычаги власти. В частности, применяя на деле приказ Литвинова, я имел полное право остановить работу любого заводского цеха, что регулярно и делал – например, в связи с ненадлежащим порядком в цехе и антисанитарией. В те годы рабочие и служащие еще просто не придавали особого значения тому, что не только сборка ракеты, но и изготовление отдельных узлов и деталей требует соблюдения особой чистоты на каждом рабочем месте. В целом же новое производство потребовало введения на многих участках и ряда других правил, и не только санитарных, что в глазах прежнего персонала тогда во многом выглядело непонятным и излишним.

Цеха приводились в соответствие самым строгим требованиям по оснащённости, чистоте и освещённости. В цехе №3, осваивавшем изготовление баков Р-7, полы и стены были выкрашены светлой краской. Там воцарилась чистота и тишина, раздавалось лишь легкое потрескивание сварочной дуги, пахло озоном. Был запрещен вход без белого халата. Ходили легенды о том, как Виктор Яковлевич проверял чистоту в цехах с помощью белоснежного носового платка или перчатки.

– Виктор Яковлевич был такой педант! – вспоминает Ю.К. Геннинг. – Он приходил в белом халате, в белых перчатках и проводил перчаткой по части конструкции ракеты. За чистотой он очень строго следил.

По словам Л.В. Литвиновой, однажды Виктор Яковлевич заметил на халате начальника цеха пятна и спросил: «Зачем тебе халат?». Начальник цеха ответил: «Чтобы не испачкать костюм». – «Ну уж нет, халат на тебе для того, чтобы ты своим грязным костюмом не испачкал стерильное оборудование!».

Со временем к требованию стерильной чистоты прибавилось еще одно – на блестящих металлических поверхностях деталей не должно было оставаться следов пальцев. По признанию Андрея Михайловича Голубева, на нарушении этого требования он попался первым:

– В наш механосборочный цех по изготовлению рулевых машин Виктор Яковлевич приходил несколько раз, проверял чистоту. А когда стали проверять следы пальцев, однажды после конструкторско-доводочных испытаний машину разобрали, посмотрели, а там на чугунных планках – мои отпечатки. Меня тогда отстранили от этой работы, а комплекты спецодежды дополнили обязательными замшевыми перчатками.

В сознание людей внедрялся качественно новый подход к работе. Авиационная техника – это техника многоразового использования: самолет возвращается из испытательного полета на аэродром, и у конструкторов и испытателей есть возможность исправить обнаруженные недостатки. С ракетой все иначе. Здесь команда «пуск» звучит как приговор, не подлежащий обжалованию. Поэтому требования к качеству любой технологической операции возросли многократно.

Забот В.Я. Литвинову добавляло то, что освоение серийного производства ракет Р-7 поручалось заводу без остановки выпуска бомбардировщиков Ту-16. Недюжинные организаторские способности Виктора Яковлевича были направлены одновременно и на реконструкцию ракетного цеха, и на перебазирование производства самолетов на новые площади. С этими задачами Литвинов и все технические службы завода успешно справились.

– Как Виктору Яковлевичу удалось перевести завод на космическое производство? Во-первых, он загорелся этим делом, – утверждает А.М. Солдатенков, – а во-вторых, он был очень опытным производителем. По деловым качествам я могу сравнить его с Королевым, но Сергей Павлович, хотя ему все подчинялись, был все-таки больше конструктором.

Пока в ракетном сборочно-испытательном цехе шла реконструкция, весь личный состав цеха во главе с начальником М.Г. Перчёнком был направлен на стажировку на опытный завод ОКБ-1 С.П. Королева.

– Ракетные блоки Р-7 поразили нас своими размерами и красотой, – вспоминает Г.Е. Фомин. – Говорят, когда известный авиаконструктор А.Н. Туполев впервые увидел эту ракету, он сказал Сергею Павловичу, которого давно лично знал, что красивое изделие должно и летать красиво. Он не ошибся: до сих пор запуски ракет-носителей типа «Союз» семейства Р-7 завораживают и очаровывают и специалистов, и простых зрителей.

После прохождения стажировки мы, работники КИС, в августе 1958 года вернулись на родной завод. Цех №15 после реконструкции было невозможно узнать: все блестело свежими красками и чистой. Рабочие ходили не в робах, а в красивых костюмах бежевого цвета и в беретах, инженерно-технические работники – в халатах и шапочках: синего цвета – на сборочных участках, белого – в КИС. На сборочных участках уже полным ходом шли работы по сборке блоков первой ракеты, а КИС была готова под монтаж испытательного электрооборудования и оборудования для испытаний двигателей и пневмогидравлических систем. Пультовые сияли чистотой. На этом этапе нам, работникам КИС, предстояло установить оборудование,

поступавшее от многих предприятий страны и цехов собственного завода, и ввести его в строй. К концу октября КИС была готова к работе. Тем временем завершилась сборка блоков первой ракеты, и мы в торжественной обстановке приняли ее в КИС.

После этого меня как руководителя группы испытаний двигательных установок и пневмогидросистем ракет стали приглашать на ежедневные оперативные совещания, проводившиеся в цехе лично директором завода В.Я. Литвиновым. На совещаниях всегда присутствовал Д.И. Козлов, а также заместитель директора по производству Комиссаров и главный бухгалтер Фомин. Присутствие последних не было случайным. Каждый мастер, каждый руководитель участка ежедневно получал сменное задание, подготовленное А.М. Комиссаровым в соответствии с общим графиком работ, и знакомился с величиной премии за выполнение работ в срок и с высоким качеством, которую подтверждал главный бухгалтер. Эта премия выдавалась сверх оклада и сверх плановой премии. Задания с указанием суммы премии утверждал лично Литвинов.

В.Н. Ментюков, на тот момент заместитель начальника цеха №25 по производству, считает, что сроки, отведенные заводу для перехода на производство ракет, были просто невероятными – первые изделия необходимо было выпустить менее чем через год.

– Нашему цеху досталось делать круглые обечайки, из которых состоят баки, – рассказывает он. – Нам – потому что у нас стоял прокатный стан, а на нем можно было выкатать любую обечайку – и коническую, и круглую. У нас же был и раскрой. Нам выделили площадку в шестом корпусе – МиГов там уже не было. В сварке мы ничего не понимали: один только цех №4 варил небольшие узелки, да в цехе №14, который делал шасси, использовалась сварка, а цветной металл вообще никто никогда не варил. А ведь предстояло самим спроектировать и изготовить сварочное оборудование – покупного ничего не было. Сроки поставили жесточайшие, и, тем не менее, все было сделано вовремя. Тут я впервые встретился с Дмитрием Ильичом Козловым. Они с Виктором Яковлевичем каждый день приходили к нам на участок, спрашивали, чем помочь.

По словам Д.И. Козлова, ему и В.Я. Литвинову, действительно, пришлось лично заниматься созданием «сварочного конвейера» и отбором рабочих:

«Главная трудность здесь состояла в том, что авиационная промышленность сварки не знала: корпуса всех отечественных самолетов изготавливались клепаными, в том числе и на заводе №1. А вот в ракетном производстве сварка изначально применялась практически на каждом его этапе, и в первую очередь – при сборке внешней оболочки изделия. Именно от качества сварочных работ в очень большой степени зависит прочность всех несущих конструкций ракеты. Поэтому в 1958 году, в период реорганизации завода №1, здесь по моему заданию производился специальный отбор лучших сварщиков, зарекомендовавших себя истинными профессионалами своего дела. Литвинов распорядился сделать в цехе пятьдесят сварочных ячеек, посадил пятьдесят рабочих – несколько дней они варят, потом из них отбирают двадцать лучших. Затем сажают на сварку еще пятьдесят человек... Все руководители, за исключением самого Литвинова и главного инженера Проценко, обязательно должны были сдать зачет на знание документации. Приезжала московская комиссия, принимала зачеты. И случилось так, что я поставил «неуд» главному сварщику завода. На следующий день Литвинов освободил его от этой должности».

А.М. Голубев тогда только пришел на завод и работал слесарем. Он рассказывает, что перед механосборочным цехом была поставлена задача выпустить к ноябрьским праздникам первую партию рулевых машин.

– Трое суток мы не выходили из цеха, бегали по очереди в буфет, приносили колбасы, булок, газированной воды. Перекусим, часок-другой вздремнем на стульях, на верстаках, – это уже потом завели раскладушки, – и опять работать. Когда закончили, сообщили Литвинову. А через некоторое время приходит главный инженер и говорит: пришла поздравительная телеграмма. Наверх доложили о выполнении задания, и мы получили благодарность, поздравления.

За подготовкой завода №1 к массовому выпуску ракет Р-7, а позднее и за самой работой предприятия внимательно следило высшее руководство СССР. В апреле 1958 года завод посетил заместитель

председателя Совета Министров СССР Д.Ф. Устинов, в августе – Первый секретарь ЦК КПСС и председатель Совета Министров СССР Н.С. Хрущев, в апреле 1959 года – секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев. Ход подготовки производства изделий 8К71 и двигателей к ним неоднократно детально рассматривался на заседаниях комиссии Президиума Совета Министров СССР по военно-промышленным вопросам, поскольку на первом этапе темпы реорганизации предприятия заметно отставали от запланированных. В решении, принятом комиссией 16 августа 1958 года, отмечалось, что несмотря на проделанную работу постановление ЦК КПСС и СМ СССР от 2 января 1958 года по серийному изготовлению изделий 8К71 выполняется заводами №1 и №24 неудовлетворительно. В качестве основной причины было названо отставание с подготовкой производства, выделением производственных площадей и запуском в производство деталей и узлов. После обстоятельного доклада С.П. Королева комиссия определила конкретных виновников отставания – ими оказались смежные организации.



В.Я. Литвинов и Н.С. Хрущев в цехах завода. 2 августа 1958 г.

Тот же вопрос рассматривался комиссией на заседании 10 сентября 1958 года. В своем решении она отметила, что работы по подготовке серийного производства изделий 8К71 и двигателей к нему продолжают отставать от установленных сроков, однако приняла к сведению доклады директоров заводов №1 и №24 В.Я. Литвинова и П.Д. Лаврентьева о том, что ими приняты все необходимые меры для начала выпуска изделий 8К71 уже в 1958 году.

Производственники свое слово сдержали. По итогам ноябрьской проверки куйбышевских заводов №1 и №24, а также их основных предприятий-смежников комиссия Государственного комитета по оборонной технике СССР (ГКОТ) доложила, что завод №1 представляет собой нормально действующее предприятие по производству изделий 8К71, способное обеспечить выполнение как программы 1958 года, так и программы 1959 года.

И комиссия не ошиблась. В результате титанических усилий коллектива завода во главе с его директором В.Я. Литвиновым в декабре 1958 года две первых летных ракеты были изготовлены, испытаны, сданы заказчику и подготовлены для отправки на полигон для проведения контрольных летных испытаний. Дело было за третьей. О том, какой ценой далась эта ракета заводчанам, они и теперь вспоминают с особым чувством. Двигатель для третьего летного экземпляра поступил на завод 17 декабря, за четырнадцать дней до конца месяца, года и срока выполнения правительственного задания, в то время как в Подлипках на опытном заводе на сборку ракеты затрачивали три месяца.

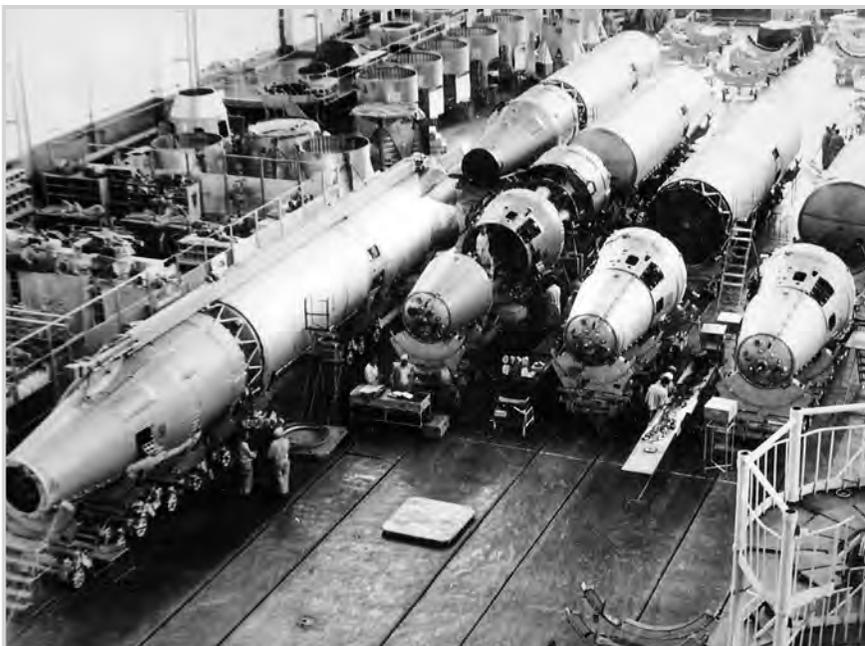
В.Я. Литвинов отправился в сборочный цех:

– Необходимо разработать почасовой график сборки. Ракета должна быть собрана в срок! – заявил он, обращаясь к начальнику цеха М.Г. Перчёнку.

И вновь, как бывало уже не раз, для выполнения важного правительственного задания люди жертвовали собой, забывая о еде и каком бы то ни было отдыхе.

– Мы не просто работали круглосуточно и без выходных, а по-настоящему переселились в помещение цеха и жили здесь как дома, особенно в течение последних дней перед сдачей изделия, – вспоминает Г.Е. Фомин. – Для этого на наших рабочих местах были расставлены

раскладушки, все мы принесли сюда свои личные вещи и туалетные принадлежности. В цехе круглосуточно работал буфет. Каких-то кулинарных изысков и деликатесов в нем не было, но тем не менее здесь всегда можно было подкрепиться бутербродами с колбасой, сыром или маслом, горячим чаем, лимонадом или томатным соком. В.Я. Литвинов и Д.И. Козлов два раза в сутки проводили оперативки в кабинете начальника цеха – подводили итоги уже сделанного и выдавали сменные задания каждому участку с указанием конкретных работ, которые необходимо выполнить до следующей оперативки. График выполнения этих работ расписывался даже не по часам, а буквально по минутам, и при этом всегда указывалось, какое денежное вознаграждение получит инженер или рабочий за выполнение задания качественно и в срок. В результате такого метода стимулирования производственного процесса все мы к Новому году получили большие по тем временам деньги, чем немало порадовали своих родных – они, конечно же, очень переживали за наше отсутствие дома в течение многих недель.



Ракета-носитель в цехах завода

31 декабря в 23.00 были закончены испытания третьего летного экземпляра «семерки» в КИС, и испытатели успели попасть за праздничные столы, чтобы встретить Новый год с чувством выполненного долга.

* * *

Собранную на заводе первую ракету-носитель для подготовки и проведения летных испытаний специальным поездом отправили на стартовую площадку. Было это под самый Новый год, 30 декабря 1958 года. Несколькими днями раньше из Москвы сюда прибыл С.П. Королев.

В.Я. Литвинов, стремясь обеспечить одновременность поступления ракеты и технологической документации, поручил А.Е. Демидову лично сопровождать комплект технологической документации на «Байконур» и по доставке позвонить ему.

– По прибытии на станцию Тюра-Там мы с курьером спецсвязи обратились к военному коменданту за получением разрешения на въезд в воинскую часть и столкнулись с первым препятствием, – вспоминает А.Е. Демидов. – По нашим документам въезд на территорию могли разрешить лишь мне, так как доставку секретной документации в воинскую часть обеспечивала фельдъегерская, правительственная связь. Однако удалось уговорить сделать исключение. О доставке документации я доложил Виктору Яковлевичу. Он оказался прав в своей предосторожности.

Тем же поездом на полигон Тюра-Там прибыл Д.И. Козлов, а также бригада наиболее подготовленных и квалифицированных специалистов завода №1. Ее руководителем был назначен А.М. Солдатенков (когда началась реорганизация главного цеха сборки, он стал начальником смены КИС цеха №15). 31 декабря грузовые вагоны литерного эшелона с секретным изделием подали к монтажно-испытательному корпусу и оставили их там на время. И вдруг 3 января происходит необъяснимое: «При совершении маневров на железнодорожных путях около МИКа по вине службы железнодорожных перевозок полигона было допущено столкновение движущегося мотовоза со стоящими вагонами, в которых находилось изделие», – сказано в официальном документе.

– Удар был такой силы, что блоки изделия, закрепленные на выдвигаемых рамах вагонов, были сорваны со своих мест вместе с рамами – порвались сцепко-упоры, – рассказывает А.М. Солдатенков, – а топливные баки и некоторые другие узлы и детали получили серьезные повреждения. Сразу стало ясно, что эту ракету вывозить на стартовую позицию нельзя, – от удара повело всю конструкцию. Борис Евсеевич Черток говорит: давайте подсчитаем, какая была перегрузка. Прикинули – и у меня, и у него примерно одинаково получилось: около девяти. Приехал начальник полигона: ну что ж, говорит, вот пусть москвичи «лунную» ракету – будем с вами разбираться.

Устроили нас жить в барак – «люкс» на четырнадцать человек. 2 января москвичи удачно запустили свою ракету, сфотографировали Луну. Ну а что же делать с нашей? Зовут меня в «конференц-зал» – там же, в бараке. Все веселые, довольные удачным пуском. Я говорю: «Сергей Павлович, мы сделали ракету по вашим чертежам, по вашим техническим условиям. А перегрузка при ударе была, как мы тут с Борисом Евсеевичем подсчитали, такая, какой не должно быть. Что я могу сказать? Смотреть надо». А он: «Ладно, давайте создавать комиссию. Никому не уезжать с полигона, пока не дадите заключение по своим системам». Все остались, и даже Глушко остался – главный конструктор двигателей. Это был пизжон, модник, все время пытался спорить с Королевым. Комиссию создали, все добросовестно посмотрели, некоторые даже снимали аппаратуру, открывали, проверяли. Тогда это было просто. Я на полигоне проработал 54 года, а первое время по полгода безвыездно там находился, и знаю: вопросы, требующие в другом месте пары месяцев, на полигоне решаются в момент. Тогда вся страна занималась ракетой, все делалось без проволочек. Ракету сняли, отправили на переборку, а 17 февраля мы запустили вторую.

В подготовке к запуску второй ракеты непосредственно на полигоне участвовали В.Я. Литвинов, М.Г. Перчёнок, А.М. Солдатенков и бригада слесарей-монтажников цеха №15. Ракета, запущенная 17 февраля 1959 года, первой из собранных в Куйбышеве совершила успешный полет. Однако и на этот раз не все прошло гладко. 16 февраля все было готово к пуску, но вечером, за несколько часов до старта, обнаружилась неисправность в преобразователе тока. Василий Прокофьевич Малина – бригадир сборщиков, получивший в 1966 году звание

Героя Социалистического Труда, – поднялся на тридцатиметровую высоту. Мороз и ветер обжигали лицо и руки, пронизывали тело до костей. Но он устоял. В темноте, просунув в люк руки, на ощупь снял неисправный преобразователь и к утру установил новый.

Запуск следующей куйбышевской ракеты, снова удачный, состоялся в декабре. Партия ракет Р-7 была поставлена в ракетные части Министерства обороны и установлена на боевое дежурство, а завод получил право на серийное изготовление изделий по заказу Министерства обороны СССР. Первые ракеты Р-7, поступившие на вооружение Советской армии, вызвали необходимость создания нового вида Вооруженных сил – Ракетных войск стратегического назначения. Соответствующее решение правительства было принято 17 декабря 1959 года.

Немалая заслуга в том, что страна получила надежный глобальный щит от возможных провокаций и агрессивных намерений вероятного противника, принадлежит творческим и производственным коллективам ОКБ-1 и завода №1 и первым руководителям этих предприятий – С.П. Королеву и В.Я. Литвинову.

– Теперь, когда минуло полвека, с восхищением и удовлетворением вспоминается это славное время, – говорит Г.Е. Фомин. – Я не перестаю удивляться, как можно было всего за один год от момента принятия решения успеть перестроить, реконструировать цеха завода, оснастить производственные участки новым уникальным оборудованием, освоить новые, передовые технологии, изготовить, испытать и сдать заказчику столь сложное изделие, как ракета Р-7. Отличная организация работ всех исполнителей, их высокая ответственность за порученное дело, своевременное достаточное материальное и финансовое обеспечение со стороны органов государственной власти, жесткий, эффективный контроль выполнения заданных работ при отсутствии суеты и шумихи – вот основные корни успеха. Я горжусь тем, что был участником этих событий, но в то время я не чувствовал и не осознавал, что причастен к какому-то особому, героическому делу.

По воспоминаниям Л.Г. Никитина, первоначально специалисты ОКБ-1 ориентировали заводчан на то, что ракета Р-7 будет без-

упречна в эксплуатации и не потребует никаких доработок или ремонтов. В связи с этим лучшие кадры рабочих, бригадиров и инженеров цеха ЭРО, имевшего номер 80, были переданы в цех окончательной сборки ракет. В цехе осталось менее половины специалистов для обслуживания ранее выпущенных самолетов Ту-16, срок гарантийной службы которых еще не закончился. Но радужные предсказания специалистов ОКБ-1 не оправдались. Как только первая ракета попала в эксплуатацию, потребовалось вносить в ее конструкцию изменения. Требовались и ремонт, и устранение производственных и конструктивных недостатков.

– Я обратился к заместителю главного инженера Н.Г. Савенкову, в подчинении которого находился наш цех, за помощью, – пишет Л.Г. Никитин, являвшийся в тот момент начальником цеха №80. – Нужно было увеличить численность цеха для обслуживания новых хранилищ, технических и стартовых позиций ракет. Необходимо было реорганизовать цех для выполнения новых требований технических условий ГАУ 4000 и документации главного конструктора. Требовалось провести реконструкцию и ремонт помещений, так как к ним предъявлялись жесткие требования по чистоте и микроклимату.

Н.Г. Савенков, выслушав мои просьбы и предложения, сказал, что я согласился на самую беспокойную и неблагодарную должность – начальника цеха, и тем более цеха №80.

– Помочь тебе не могу. Но советую: иди к директору. Он молодых начальников цехов и отделений поддерживает. Подготовься получше и иди на прием.

В цехе мы подготовили перечень мероприятий. По первой же просьбе Виктор Яковлевич пригласил меня и, выслушав, начал рассматривать предложения. По мере надобности он приглашал нужных специалистов: начальника отдела труда и заработной платы С. Симоновского, начальника планового отдела М.Г. Городецкого, начальника ОКС Н.А. Романова, главного инженера М.К. Голубева. Было принято решение подготовить приказ по заводу и представить на подпись к концу недели. В результате цех был возрожден и своей работой заслужил огромный авторитет на заводе и в организациях заказчиков. Было организовано бесперебойное, своевременное обслуживание изделий на космодромах «Байконур» и «Плесецк».

Летом 1959 года Д.И. Козлов, в считанные месяцы наладивший на заводе №1 совместно с В.Я. Литвиновым серийный выпуск нового изделия, приступил к выполнению второй своей задачи – созданию при заводе филиала легендарного ОКБ-1, возглавляемого главным конструктором баллистических ракет С.П. Королевым.

– Литвинов оказал Козлову неоценимую помощь и поддержку, когда летом 1959 года С.П. Королев поручил Козлову организовать в Куйбышеве, на территории завода, конструкторское подразделение ОКБ-1 – отдел №25, – утверждает Г.Е. Фомин. – В.Я. Литвинов выделил для этого подразделения хорошие производственные площади и разрешил для создания костяка отдела №25 отобрать лучших специалистов из числа работников завода.

«Я приехал в Куйбышев один, – рассказывал также Д.И. Козлов. – Скажем, Виктор Макеев, когда создавал филиал в Миассе, взял с собой 116 человек из Подлипок. Янгель в Днепрпетровск тоже увез более ста человек. Решетнев в Красноярск пригласил 50 человек из королевского ОКБ-1. Я взял в Куйбышев одного себя, больше никого. Всех подбирал сам здесь, на месте – и рабочих, и инженеров. И снова помог Литвинов. Первые сто человек, которых я пригласил к себе, были с авиационного завода. И он ни одной кандидатуры не отклонил, всем разрешил перейти ко мне.

Костяком отдела №25 стали лучшие руководители групп СКО завода – Литвинов не поспешил отдать их в распоряжение Д.И. Козлова. Позднее туда же перевелись ведущий инженер лётно-испытательной станции А.М. Солдатенков, в дальнейшем ставший заместителем Д.И. Козлова, начальник цеха №55 входного контроля М.Г. Татко – и все это по доброй воле Виктора Яковлевича, на пользу общему делу. Этот отдел впоследствии был реорганизован в филиал №3 ОКБ-1, а затем стал крупным самостоятельным головным конструкторским бюро по разработке новых образцов ракетной и космической техники. Теперь это предприятие известно всему миру под названием ЦСКБ (Центральное специализированное конструкторское бюро) – Д.И. Козлов бессменно руководил им с 1959 по 2003 гг. В 1996 году оно объединилось с заводом «Прогресс» (именно так стал именоваться завод №1 с 1961 года). Новая структура получила название Государ-

ственного научно-производственного ракетно-космического центра «ЦСКБ – Прогресс» (ГНПРКЦ «ЦСКБ – Прогресс»).

В 1959 году все узлы выпускаемых на заводе №1 ракет Р-7 были уже «родными», куйбышевскими: детали, изготовленные на заводе №88, использовались только для производства первых трех изделий. К 1960 году завод представлял собой полностью сформированное, самостоятельное ракетное производство, выпускавшее по одной «семерке» каждую неделю. Именно тогда посетивший завод Н.С. Хрущев заявил на весь мир, что «мы делаем ракеты на конвейере, как сосиски».

За успешное освоение и серийный выпуск изделий новой техники Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 июня 1960 года завод получает третью награду – орден Трудового Красного Знамени. К наградам были представлены 189 лучших его работников. Д.И. Козлов был награжден орденом Ленина, а В.Я. Литвинов – второй звездой Героя Социалистического Труда. Как было сказано в документах, этих наград они удостоились «за успешное проведение беспрецедентной по масштабам и срокам работы по организации в городе Куйбышеве полномасштабного ракетного производства».

* * *

Голубой мечтой Виктора Яковлевича была организация на заводе поточного производства. Первые его опыты по разработке и внедрению метода поточной сборки самолетов по суточному графику относятся к довоенному периоду деятельности завода №1. В военные годы ему удалось усовершенствовать этот метод до такой степени, что стало возможным массовое распространение его на заводах авиапрома – как уже было сказано, за разработку и организацию этого метода Виктор Яковлевич был удостоен Государственной премии. И вот теперь Виктор Яковлевич загорелся идеей внедрить поточный метод в ракетное производство.

– Виктор Яковлевич у меня как-то спросил: «А вот как ты думаешь, можно ли нам организовать поток для ракет?», – вспоминает А.М. Солдатенков. – Эта идея была у него всю жизнь. Я ответил: «Виктор Яковлевич, может быть, это когда-то и полу-

чится, но сейчас мы девять трубок подгоняем по месту. Еще нет такой координации, чтобы заказывать трубки по документации и чтобы они подходили без проблем». Но в конце концов поток мы все-таки организовали. На рельсах у нас лежали четыре боковушки – боковые блоки ракеты. Первый этап сборки заканчивается – тележки передвигаются, и так далее.

Внедрение В.Я. Литвиновым поточного метода производства ракет стало еще одним подтверждением того факта, что Виктор Яковлевич не ограничивался организаторской деятельностью, собственной руководителю в первую очередь, а всегда находил сферу применения своей технической мысли. Благодаря выстроенной им четкой системе производства завод постепенно довел выпуск ракет до 55 штук в год. Как и в пору самолетостроения, необходимо было выдерживать жесткие графики поставки. В последний день месяца директор обязан был до 24 часов по московскому времени отправить в министерство шифртелеграмму о выполнении заводом месячного плана с подтверждением заказчика. Неполучение такой телеграммы расценивалось как невыполнение плана.

– В период производства самолетов затруднений не было, – рассказывает А.Е. Демидов. – Кабинет руководителя военной приемки размещался по соседству с моим. Я заходил к нему с подписанной Литвиновым шифртелеграммой, и он ее подписывал, будучи уверенным, что мелкие недоделки будут устранены. Однажды работники ЛИС, каким-то образом узнав об этом, прекратили работу, отложив недоделки до утра. Об этом факте работники приемки доложили своему руководителю. Настал очередной последний день месяца. Я, заручившись подписью Литвинова, зашел к руководителю военного представительства, а тот наотрез отказался подписывать телеграмму. Я доложил об этом Виктору Яковлевичу и сказал о причине. Зная о безобразном факте прошлого месяца, он не стал спрашивать руководителя военной приемки и просил меня передать, что он проследит за работой ЛИС. Тогда был заключен договор: о том, что телеграмма подписана, будем знать только мы трое. Так вновь установились доверительные отношения.

Звездный 1961 год... Он навсегда останется первой и самой главной вехой на уходящем в бесконечность пути покорения человечеством космоса. И сколько бы ни прошло столетий, потомки обязательно обнаружат в скрижалях истории имя знаменитого куйбышевского завода – «Прогресс». Именно здесь были собраны две ступени ракеты «Восток», которая вывела на околоземную орбиту корабль с первым космонавтом на борту. На второй день после приземления Юрий Гагарин встречался с прогрессовцами и благодарил их за отличную работу.

12 апреля Виктор Яковлевич Литвинов был на Байконуре вместе с А.М. Солдатенковым.

– Ни я, ни Виктор Яковлевич не участвовали в пуске Гагарина, – рассказывает А.М. Солдатенков. – Мы с ним только наблюдали, сидя на бугорочке среди тюльпанов, – их было море, куда ни глянь. Нам неоднократно приходилось видеть, как взлетает ракета, но в тот раз, конечно, было особенное ощущение. Потом мы поехали на «двойку», всех там увидели, всех поздравили. Виктор Яковлевич со всей группой улетел в Куйбышев, а потом под Саратов, где сел Гагарин.



Директор завода А.Т. Абрамов, В.Я. Литвинов, космонавты В.Ф. Быковский, В.В. Терешкова на заводе «Прогресс». 1963 г.

Согласно заводской легенде, 14 апреля, когда Юрий Гагарин посетил куйбышевский завод №1, Виктор Яковлевич Литвинов убедил московских организаторов выкроить четверть часа из плотного графика первого космонавта и повел Гагарина по антресолям сборочного ракетного цеха – того самого, где были сделаны первые ступени его «Востока»...

В начале 60-х годов завод продолжал успешно выпускать серийные ракеты Р-7 – боевые межконтинентальные баллистические ракеты, способные доставить ядерный заряд в любую точку Земли. В свое время они сыграли свою историческую роль, но не в полной мере удовлетворяли требованиям Министерства обороны из-за чрезмерно длительного времени подготовки к запуску.

– Для пусков Р-7 и Р-7А на полигоне НИИП-5 в Тюра-Таме было всего два стартовых комплекса: первая и тридцать первая площадки, – пишет Б.Е. Черток. – Боевое дежурство несли ракеты, которые лежали в МИКах – монтажно-испытательных корпусах, и, таким образом, в случае боевой тревоги готовность к пуску составляла при непрерывной работе 12-16 часов. При строительстве северного полигона в Плесецке было предусмотрено создание четырех стартовых комплексов для «семерок». Всевозможными мероприятиями там довели время готовности до семи-восьми часов. Это было приемлемо для пуска космических объектов, но в дальнейшем стало ясно, что для боевых ракет такое время не годится. Мы это понимали не хуже военных и начали интенсивную разработку новой межконтинентальной боевой ракеты Р-9.

Итак, под руководством С.П. Королева по заказу Минобороны была разработана принципиально новая двухступенчатая ракета Р-9 (индекс 8К75), работавшая на кислородно-керосиновом топливе, более легкая и компактная, обладавшая высокой скорострельностью. Теперь уже изготовление опытных образцов этой ракеты было поручено заводу «Прогресс».

По словам Г.Е. Фомина, в то время начальника отдела испытаний ракет в филиале №3 ОКБ-1, летные испытания ракеты Р-9 шли сложно, часто случались аварии. Руководство, да и все исполнители, имевшие отношение к работам по ракете Р-9, нервничали.

– Мне вспоминается случай, относящийся ко времени изготовления этих ракет, – рассказывает Г.Е. Фомин. – Шли автономные и комплексные испытания очередной ракеты. Я пришел в КИС и по громкой связи слышу, что идут испытания автомата стабилизации ракеты и подаются команды по имитации углового отклонения камер сгорания как управляющих органов по тангажу, рысканию и вращению с соответствующей полярностью. Замечаю, что отклонение камер сгорания не соответствует подаваемым командам. При подаче команды «плюс тангаж» они отклоняются в сторону «минус тангаж», и наоборот. У меня сразу в голове пронеслась мысль: «Так вот в чем причина!». Дело в том, что несколько дней назад сразу после запуска ракета резко отклонилась от заданной траектории и в соответствии с логикой работы системы аварийного прекращения полета была немедленно ликвидирована – ее обломки упали рядом со стартом. Я бегом к Д.И. Козлову с докладом – а он в это время был в кабинете директора, и я направился к В.Я. Литвинову. Вошел, коротко доложил о случившемся. В.Я. Литвинов и Д.И. Козлов с ходу оценили ситуацию, и Виктор Яковлевич оперативно предпринял такие действия. Он приказал начальнику цеха остановить испытания, снять прибор автомата стабилизации Ф-140, арестовать его, опломбировать и подготовить к отправке в Москву на завод-изготовитель для исследования. Далее он позвонил в летный отряд и распорядился срочно подготовить самолет к вылету. Связался с командованием ВВС Приволжского военного округа и попросил разрешить и оформить ранее не заявленный рейс на Москву. После этого позвонил по ВЧ-связи С.П. Королеву, доложил ему об обстоятельствах, выявленных при очередных испытаниях ракеты Р-9, и о том, что он принял решение уже сегодня отправить самолетом прибор в Москву в сопровождении начальника отдела испытаний Фомина. Меня поразила такая оперативность и четкость действий директора. Через два часа я вылетел, на аэродроме во Внуково прямо на летном поле меня встретила машина Королева, и меня доставили в кабинет к Сергею Павловичу. Там собрались все его заместители, выслушали меня. После этого ко мне присоединился представитель фирмы Королева и мы поехали на завод-изготовитель прибора, о чем Королев предупредил директора завода и главного конструктора си-

стем управления. Опасения подтвердились: прибор был дефектным, так же как и тот, что был установлен на предыдущей ракете, запуск которой был аварийным.

Вскоре ракета Р-9 была принята на вооружение. Но в дальнейшем на заводе «Прогресс» прекратился выпуск боевых ракет, цеха заполнили блоки космических ракет-носителей типа «Молния», «Восток», «Союз», космических аппаратов и спутников наблюдения Земли. Только при жизни Королева было создано пять модификаций ракеты Р-7 – каждая из них предназначалась для определенного вида космических аппаратов, а всего их насчитывается уже девять. Двухступенчатая ракета Р-7 вывела на орбиту последовательно три спутника, с помощью трехступенчатой «семерки» были начаты исследования дальнего космоса, осуществлены полеты пилотируемых космических кораблей «Восток», «Восход», а в дальнейшем – «Союз». Четырехступенчатая ракета-носитель «Молния» позволила расширить проводимые исследования дальнего космоса и Луны...

Казалось бы, за пятьдесят лет должна была устареть не только конструкция, но и сама изначальная идея – ведь перед исследователями космоса стоят уже совсем другие задачи. Однако «семерка» летает и теперь. В этот носитель Королёв заложил огромный резерв. Воплотив задуманное им в металл, коллектив «ЦСКБ-Прогресс» превратил свой город в неофициальную космическую столицу. В память об их труде знаменитая «семерка» установлена на проспекте имени Ленина.

* * *

С появлением оружия массового поражения встал закономерный вопрос о регулировании его численности. Однако в первое время о подписании соответствующих международных договоров не могло быть и речи, так как невозможно было определить, насколько точно они соблюдаются. Заключение первых договоров о разоружении стало возможным лишь после того, как в СССР и США появились спутники-разведчики, превратившиеся, по сути, в надежных гарантов мира.

Первый советский «спутник-шпион», или, если точно, фоторазведывательный автоматический спутник «Зенит-2», был разрабо-



Старт современной ракеты-носителя «Союз»

тан ОКБ-1 и стал первым космическим аппаратом, запущенным в серийное производство на куйбышевском заводе №1. Оснащенный средствами наблюдения и контроля, он был способен возвращаться на Землю с полученной информацией. Его старт состоялся 26 апреля 1962 г.

– К тому времени я был назначен заместителем начальника отдела №17, который руководил нашими цехами, – рассказывает В.Н. Ментюков. – В этот комплекс входили штамповочные цеха 23-й, 25-й, 29-й и 30-й, а также цех №78, производивший детали из пластмассы. И вот приходит нам задание – изготовливать «Зениты». Объект этот представляет собой шар с люком для монтажа оборудования и теплозащитным слоем: асбестовый мешок пропитывается смолой и натягивается на шар, затем второй, третий, четвертый, пятый... А под конец все это помещается в герметичный резиновый мешок и отправляется в печь на полимеризацию, в вакуум. Построили большие печи. Технология простая, а качество получается негодное. По документации не допускается расслоение и неприклеивание, а что может сделать вакуум? Нам сказали, что Виктор Яковлевич собирает всех на совещание по этому вопросу. Начальником техотдела работала Лиана Андреевна Яковлева – грамотная, энергичная женщина. Мы с ней посидели, подумали: что будем докладывать? И я предложил: а давай-ка мы сделаем установку. Отольем две металлические половинки, одну закрепим неподвижно, второй накроем и сожжем цилиндрами, а сверху, под кожухом, сделаем обогрев. Она говорит: вообще-то правильно, должно получиться. Я доложил обо всем Литвинову, и он сразу ухватился за это дело. Он был очень грамотный человек, сразу в корень смотрел. Я говорю: «Виктор Яковлевич, это очень сложная вещь, и ее изготовление требует длительного времени. Нужно участие главного механика – делать цилиндры, гидравлику, главного энергетика – делать обогрев, нужно отлить огромные отливки. Мы этого не сделаем». Он отвечает: «Это не твоя беда». Вызывает по телефону главного механика, главного энергетика, начальника литейного цеха №1: «Вот это нужно сделать в кратчайшие сроки, я буду сам контролировать». И действительно, за месяц или чуть больше изготовили мы эту сложнейшую оснастку, доложили, а сами переживаем – вдруг ничего не по-

лучится? А больше никаких предложений нет. Сделали мы этот шар, вынули – с виду как огурчик. Военные и контролеры из БТК постучали – ничего не нашли, а у нас был один капитан – у него такой слух, что он обязательно что-нибудь да найдет. Постучал первый раз, ничего не нашел, не поверил. Второй раз постучал, опять ничего. Мы вздохнули с облегчением, доложили, и эта эпопея закончилась.

В.Н. Ментюков очень ценит то недолгое время, в которое ему выпало стать поближе к В.Я. Литвинову на служебной лестнице, а именно несколько месяцев перед тем, как Виктор Яковлевич оставил пост директора.

– Виктор Яковлевич назначил меня главным технологом прямо из заместителей начальника отдела, в 34 года. Видно, он сталкивался со мной несколько раз и понял, что я кое-что могу. Это было в 1962 году, и мне довелось поработать с ним рядом совсем недолго, потому что вскоре он ушел в Совнархоз. На совещаниях у директора я понял, как надо строить работу: не ругать людей, не кричать, а идти помогать, когда нужно. И в моей работе это мне пригодилось. Когда я стал заместителем главного инженера, я меньше сидел в кабинете, а больше «торчал» в цехах.

Виктор Яковлевич был изумительным руководителем, таких руководителей я больше не видел, хотя мне пошел уже девятый десяток. Случаев халатности и безалаберности при нем я вообще не помню. Не было такого, чтобы человек бросил работу, не сделал, ушел – этого даже представить нельзя. Люди были воспитаны так именно Литвиновым, он начал с этого. Я пришел на завод мастером, и он меня все время подталкивал. Другой уже снял бы давно: «А-а, у тебя не получается? Давай освобождай». А он ни разу не накричал на меня за все время – с 1951-го по 1961 год.

Говоря о том, каких сил, трудов, нервов стоило заводчанам во главе с директором завода В.Я. Литвиновым выпустить в свет очередную ракету, не стоит забывать и о такой составляющей этого коллективного вклада, как частичка души. «Выхолненная, вылизанная, красавица...». Трудно себе представить душевное состояние Виктора Яковлевича и его соратников, когда – в который уже раз! –

напряженный многодневный труд многотысячного коллектива рассыпался в прах при неудачном старте такой вот «красавицы». А какого нервного напряжения требовали всевозможные нештатные ситуации! В памяти А.М. Солдатенкова, более сорока лет руководившего запуском ракет-носителей, за что заводчане уважительно называют его «наш главный пускач», хранится целая коллекция таких случаев.

– Вот характерный пример, – рассказывает А.М. Солдатенков. – Как-то при пуске присутствовал Шарль де Голль – да это, в общем, не редкость, у нас и Помпиду был, и кого я только там не видел, – а у нас тогда было по две ракеты: одна ракета либо на «двушке» стояла, либо на 31-й, а вторая дублировала. Площадки находились на расстоянии 17 километров друг от друга. Мы пустили с 31-й, все нормально. Де Голль доволен, все довольны. Приезжаем пускать вторую ракету, сели обедать, и вдруг кричат: «Солдатенков! Срочно на старт!». Прибегаем на старт – а там внизу все горит, и выносят солдатиков обожженных. Оказывается, пока мы пускали на 31-й, на «двойке» ракету заправили, а пуска нет. Топливо сливать не стали, хотя у нас есть такое правило: либо пускаем, либо сливаем. Внизу, где проходят кислородные коммуникации, солдат-старослужащий стал «учить» пацанов: вы, мол, ничего не знаете, вот, смотрите – спичка горит без копти, – и чиркнул спичкой. А там ведь кругом кислород, они все пропитаны кислородом. Начался пожар. Старший солдат здоровым оказался, смог выбраться кое-как, поднялся на кабину обслуживания и упал. Остальных достали, увезли, а пожар потушить не получается. Все пожарные машины, что были вокруг, льют, а пламя еще больше разгорается. Мы думаем: а ведь огонь может добраться до кислородных хранилищ, пережечь кабель системы управления. Посоветовались: давайте пускать. И пустили, причем удачно, а пожар при этом сам потух. Выдуло. И сколько таких моментов было! А сколько я трупов пересмотрел на «севере»? 57 человек сгорело 18 марта 1980 года. А сколько раз я видел, как ракета взрывается на старте!.. Выходишь: где старт? А его нет. Меня часто спрашивают: как горит ракета? Да никак! 15 секунд – и все! Она просто испаряется.

И все же огромное напряжение физических и душевных сил, сопровождавшее каждодневную работу, не могло помешать чувству особой одухотворенности от осознания причастности к великому делу. Появление в заводских цехах изделий, предназначенных для покорения космоса, означало, что самые передовые технологии, самые смелые проекты и самая заветная мечта человечества – все это в руках куйбышевских заводчан стало осязаемым, зримым и осуществимым. В память о том замечательном времени у Людмилы Викторовны Литвиновой остался предмет, которым она очень дорожит.

– Когда я училась в Строгановке, наверное, на втором курсе, Дмитрий Ильич Козлов сказал мне, что Королев задумал установить памятный знак на первом, гагаринском, старте, и что я могла бы попробовать сделать этот проект, – рассказывает она. – Я проконсультировалась с педагогами и, действительно, сделала его – в обелиск врезана сфера, а под ней слова, от которых у нас бежали мурашки по телу: «Здесь гением советского человека начался дерзновенный штурм космоса». Этот проект был согласован с Королевым, осуществляла его группа под руководством Анатолия Семеновича Кириллова, начальника строительства на Байконуре.

А когда отец выходил на пенсию, он сделал мне сюрприз. У нас был накрыт стол, и отец, что-то пряча за спиной, сказал: «Люся, опиши мне, как выглядел твой проект». – «Зачем? Ты же знаешь». – «Ну, я тебя прошу». Я описала. И тут он протягивает мне сувенир, представляющий собой макет этого обелиска: «Посмотри, ты начала свою деятельность с этого, а я этим заканчиваю...».



Памятный знак на гагаринском старте, выполненный по проекту Л.В. Литвиновой



В.Я. Литвинов. 1981 г.

ГЛАВА 5 СНОВА МОСКВА

Деятельность Виктора Яковлевича Литвинова в качестве директора завода закончилась в 1962 году, когда он был назначен на более ответственную работу – председателем Куйбышевского совнархоза, а затем первым заместителем председателя Совнархоза Средне-Волжского экономического района. В 1965 году он стал заместителем министра общего машиностроения СССР. Подошла к концу «командировка», растянувшаяся на 24 года, – его снова ждала Москва.

Совнархозы, или советы народного хозяйства, были созданы в СССР в 1957 году вследствие административно-хозяйственной реформы, проведенной по инициативе Н.С. Хрущева, и представляли собой местные органы управления промышленностью. Причиной их появления послужил нарастающий дефицит бюджета СССР. Предполагалось, что с отменой ведомственного подчинения предприятий и передачей их в ведение регионов ресурсы будут распределяться рациональнее, а проблемы – решаться быстрее. Директора заводов, подчиненных совнархозам, получили право принимать заказы и заключать договора, не дожидаясь указаний сверху. Министерства за ненадобностью были преобразованы в комитеты с функцией технического контроля над предприятиями. Главным органом управления помимо правительства стал Госплан СССР.

– При создании совнархозов идея была такая: приблизить руководство к тем местам, где производят оборудование, – поясняет

В.Н. Ментюков. – *Министерства делились по отраслям, и руководство шло из Москвы, а совнархозы делились по территориям. Председатель нашего совнархоза Шмарев был нефтяником, Литвинова взяли по оборонке, других – по авиации и так далее. Эта система оказалась неэффективной. С министерством работать было удобнее, потому что там занимались только нами.*

После ухода с поста директора В.Я. Литвинов стал посещать завод облеченным уже более высокими полномочиями, но оставался в тесной кровной связи с трудовым коллективом. Он помогал заводу в решении вопросов по обслуживанию самолетов, когда завод их уже не выпускал, а ВВС продолжали заказывать запчасти и доработки авиационной техники. Этот этап его государственной деятельности ознаменован новыми нестандартными решениями. Он много внимания уделял развитию промышленных предприятий и экономики Куйбышевской области, а затем и Средневолжского экономического региона. В эти годы он тесно работал с главным конструктором С.П. Королевым над осуществлением проекта освоения Луны. Ему пришлось приложить немало усилий по размещению заказа главного конструктора на изготовление ракетно-космического комплекса Н1-Л1 на заводах «куйбышевского куста», которые были в его непосредственном ведении. Кроме завода «Прогресс», головного изготовителя ракеты, к работам привлекались авиационный завод № 18, моторостроительный завод, завод «Металлист», завод «Металлург», завод имени Масленникова, завод аэродромного оборудования, завод № 35, два сызранских завода.

На большей части территорий СССР совнархозы себя не оправдали. В октябре 1965 года с приходом к власти Л.И. Брежнева в СССР были вновь образованы отраслевые промышленные министерства, ликвидированные семью годами раньше.

«Снова восторжествовала централизованная командно-административная система управления, – пишет Б.Е. Черток. – Нам стоило больших трудов удержать кооперацию, организованную во времена совнархозов».

Для управления производством ракетно-космической техники было создано Министерство общего машиностроения (МОМ). Завод

«Прогресс», все ракетные серийные заводы, в том числе и днепропетровский «Южный машиностроительный», а также ОКБ-1 вошли в новое министерство. Виктор Яковлевич Литвинов был переведен в МОМ на должность заместителя министра.

Далеко не каждому директору крупного предприятия придется по душе такое выдвижение на высшую и, казалось бы, почетную должность.

«Я знал многих сильных руководителей – талантливых организаторов производства, прошедших все ступени: от рабочего, мастера, начальника цеха до главного инженера и директора, – пишет Б.Е. Черток. – Большинство из них очень неудобно чувствовали себя, оказавшись у власти в центральном аппарате. Литвинов не скрывал своего неудовольствия таким выдвижением. Но на то было решение секретариата ЦК КПСС, а партийная дисциплина – дело святое, можешь ворчать, но обязан подчиниться, расстаться с родным коллективом и погрузиться в бумажно-бюрократическую круговерть многоступенчатого центрального аппарата власти.

В тяжелые авральные дни, когда мы начинали освоение пилотируемых кораблей «Союз», мне часто приходилось общаться с Литвиновым, приехавшим на наше производство. Он откровенно признавался, что завидует нам, ибо никакие привилегии, дарованные высшим чиновникам центрального аппарата, не способны заменить истинное удовлетворение, которое получает руководитель коллектива в процессе работы над созданием новой сложной техники.

Работа в аппарате министерства была не для него. Не «аппаратный» он был человек: ему нужен был рабочий класс, цеха, грохот и прочий шум, технологии, сварка, сборка... Вот тут он был в своей тарелке, это была его настоящая жизнь и любовь. Когда он рассказывал мне о производственных проблемах, то чувствовалось, что он душу и сердце оставил там, на заводе».

– Отец говорил, что совнархоз – чиновничье дело, а министерство общего машиностроения – это вообще для него катастрофа, – подтверждает Людмила Викторовна Литвинова. – Он повторял, что для него очень важны заводчане и то, что ему вместе с ними пришлось пережить период эвакуации.

Так или иначе, но на новом месте Виктор Яковлевич отдался работе со всей душой – иначе он не умел. Ему было поручено руководство Межведомственной рабочей группой (МВРГ) по координации создания лунного ракетного комплекса Н1-Л3, предназначенного для высадки экспедиции на Луну. К этому времени в историю реализации «лунной программы» уже были вписаны первые факты.

После успешного запуска первых трех спутников для обеспечения полета космических аппаратов к Луне на центральный блок ракеты 8К71 был установлен дополнительный блок «Е» – третья ступень. Это привело к изменению ряда характеристик центрального блока «Д», поэтому попытки первых запусков объектов «Е» к Луне, осуществлявшиеся в сентябре-декабре 1958 года, окончились авариями.

В результате анализа причин этих аварий центральный блок ракет 8К71 был существенно доработан, и к январю 1959 года это была уже новая ракета, получившая индекс 8К72. При запуске этой ракеты 2 января 1959 года впервые была достигнута вторая космическая скорость. Однако автоматическая межпланетная станция «Луна-1» «промахнулась»: пройдя в пяти тысячах километров от нашего естественного спутника, она превратилась в искусственную планету Солнечной системы, получившую имя «Мечта».

12 сентября состоялся первый удачный пуск по Луне, явившийся в целом шестым по счету. «Луна-2» доставила на Луну вымпел с изображением герба Советского Союза. 4 октября была успешно запущена станция «Луна-3», которая впервые в мире сфотографировала обратную сторону ночного светила, ранее никем не виденную, и по телеканалам передала это изображение на Землю. Эта фотография, опубликованная в советской прессе, буквально потрясла мир.

Запуск первого спутника, успешное начало лунного проекта, наконец, открытие эры пилотируемых космических полетов – все это подняло престиж советской космонавтики на небывалую высоту.

«Сколь угодно можно критиковать утопические планы построения коммунизма, попрание прав человека и диктатуру коммунистической партии в тоталитарном государстве, – пишет Б.Е. Черток. – Однако невозможно вычеркнуть из истории хрущевской эпохи создание благоприятных условий для развития космонав-

тики и сопутствующих ей наук. Космонавтики отнюдь не милитаризованной и не только с чисто пропагандистскими целями. В первые послеспутниковые годы были заложены основы для подлинно научных исследований в космосе, представляющих общечеловеческие интересы. Не только мы, непосредственные участники ракетно-космических программ, но и все советские люди испытывали гордость и восхищались тем, что они граждане страны, прокладывающей человечеству путь во Вселенную».

Логичным продолжением череды грандиозных свершений должна была стать высадка на Луну человека. Советского человека! Многие отрасли промышленности решали эту сверхзадачу общечеловеческого, мирового уровня. Постановлением ЦК КПСС и Совмина СССР завод «Прогресс» был определен головным заводом по изготовлению, сборке и испытаниям ракеты-носителя Н1 и комплекса Н1-Л3 в целом. Решение этой задачи вызвало необходимость совершенствования и развития новой техники, обучения и переподготовки громадного числа исполнителей во всех союзных республиках СССР. Завод «Прогресс» в очередной раз был реконструирован.

– Знакомя руководителей инженерно-технических служб с особенностями этой ракеты, представитель главного конструктора приравнял габаритные размеры изделия Н-1 по высоте на стартовой площадке к Исаакиевскому собору, а по диаметру – к посадочным залам московского метро, – вспоминает А.Е. Демидов. – Постановка на производство подобного изделия потребовала новых производственных площадей, так как на имевшихся не приостанавливался серийный выпуск других изделий. Был построен ряд новых корпусов с учетом габаритов изделия, произведено оснащение их новым оборудованием. А так как окончательная сборка и испытания должны были производиться недалеко от стартовой площадки, силами других организаций на «Байконуре» был сооружен монтажно-испытательный комплекс, ставший филиалом завода «Прогресс» и базой технических служб главного конструктора. Было собрано 14 комплектов изделий. Но что это были за изделия! Имея представление об этой ракете по технической документации, по готовности блоков на заводе, я был поражен ее величиной и красотой на стартовой площадке. Смотрел и не верил своим глазам.

По долгу службы с В.Я. Литвиновым в этот период часто приходилось встречаться Г.Е. Фомину – к тому времени он являлся заместителем Д.И. Козлова по проектно-конструкторским разработкам ракет-носителей и космических аппаратов. В его обязанности, в частности, входило курирование проектных работ по носителю Н1 и принятие оперативных решений по вопросам, возникавшим в процессе изготовления ракеты и ее составных частей на заводах «куйбышевского куста».

– Д.И. Козлов часто посылал меня на совещания Межведомственной рабочей группы, проводившиеся Виктором Яковлевичем, – рассказывает Г.Е. Фомин. – Мне запомнилась его целеустремленность и четкость, однозначность и конкретность поручений, которые были адресованы не вообще всем, а конкретным предприятиям и исполнителям, пофамильно, с конкретными сроками исполнения, с эффективной отчетностью и своевременным принятием оперативных мер в случае затруднений с исполнением. Получал поручения и я, об исполнении докладывал лично Литвинову.

Виктор Яковлевич много внимания уделял строительству монтажно-испытательного корпуса и контрольно-испытательной станции на космодроме «Байконур». Он находился там месяцами. Корректируя генеральный министерский график выполнения работ по освоению Луны, он, как правило, сдвигал сроки влево, то есть сокращал их, подводя под эти сокращения оргтехмероприятия. Вызывал представителей руководства предприятий, не выполнявших или срывавших сроки поставок и выполнения работ на космодроме, проводил оперативки, глубоко разбирался в причинах, помогал расширить узкие места.

Десять лет было потрачено на изделие Н1-Л3, но задумка ее творца С.П. Королева не была осуществлена. Экспедицию на Луну высадили американцы.

– Если бы не преждевременная смерть С.П. Королева, ракета была бы доведена, как говорится, до ума, – утверждает А.Е. Демидов. – В этом были убеждены соратники Королева. Но амбициозность больших государственных деятелей привела к тому, что было принято решение не продолжать работы с ракетой Н-1, раз уж советский человек не встал первым на поверхность Луны.

Главного конструктора не стало в январе 1966 года. В качестве заместителя министра Виктор Яковлевич общался с ИТР и рабочими на многих предприятиях отрасли, в том числе и на том предприятии, которым при жизни руководил Королев.

– Виктор Яковлевич проводил там два-три раза в неделю оперативные совещания, – рассказывает Е.Н. Одинокоев. – Проведет совещание, даст задачи, назначит сроки, приезжает на следующее совещание – сроки сорваны, задачи не выполнены. Виктор Яковлевич к такому положению никак не хотел привыкать. Он попросил тогдашнего министра С.А. Афанасьева перевести его в институт НИИТМ (Научно-исследовательский институт точного машиностроения) в качестве консультанта. Я его однажды там встретил. Он мне рассказал о том, как заявил министру Афанасьеву: «Я теперь это министерство обхожу стороной за километр, потому что после смерти Королева на предприятии, которое когда-то называли «королевством», людей избаловали».

Что же касается ЦСКБ «Прогресс», то традиции, заложенные при руководстве В.Я. Литвинова, не только живы, но и умножены коллективом, и поныне добрым словом поминающим своего директора. Виктор Яковлевич заложил в основу завода высокий коэффициент надежности. Уходя, он оставил за собой великолепно налаженную систему, способную к выпуску как серийных, так и новых, необкатанных машин.

– Виктор Яковлевич Литвинов сколотил вокруг себя надежную дружину – она работала под девизом «Один за всех, все за одного», – утверждает А.Е. Демидов. – Вот с этой дружной гвардией он вел трудовой коллектив от одной блестящей победы к другой, еще более блестящей.

Несмотря на большую занятость по работе, Виктор Яковлевич всегда находился в самой гуще общественно-политической жизни. Он избирался депутатом Верховного Совета РСФСР 5-го и 6-го созывов, был делегатом 19-го, 20-го и 22-го съездов КПСС.

– Будучи членом Пленума обкома КПСС, депутатом Верховного Совета, делегатом 20-го съезда партии, дважды Героем Социалисти-

ческого Труда, он, поднимаясь по служебной лестнице, не заболел, как некоторые, «звездной болезнью» и сохранял высокие моральные качества, – утверждает А.Е. Демидов. – Он был истинным патриотом, в точности соответствуя определению Добролюбова: «В человеке порядочном патриотизм есть не что иное, как желание трудиться на пользу своей страны, и приходит это не от чего другого, как от желания делать добро – сколько возможно больше и сколько возможно лучше».

Я искренне уважал Виктора Яковлевича, больше того, любил, брал с него пример, гордился им, дорожил его доверием, считал почетным в течение десяти лет находиться в его подчинении.

* * *

15 марта 1973 г. Совет Министров СССР удовлетворил просьбу В.Я. Литвинова об уходе на пенсию по состоянию здоровья. Такое случилось редко: во времена чиновничьего долголетия мало кто покидал высокий государственный пост в возрасте 63 лет. К этому решению Виктора Яковлевича привели перенесенный инфаркт миокарда, запредельные служебные нагрузки и неумение работать вполсилы. Это было уже не первое его обращение с подобной просьбой. Первое свое заявление об уходе он написал сразу по исполнении 60 лет, но оно не было принято. Не находя понимания, в конце концов он написал лично Л.И. Брежневу. Так что его решение уйти на заслуженный отдых нельзя назвать внезапным: оно было взвешенным и вызревало долго.

– Отец с усмешкой рассказывал, что сотрудник, оформлявший ему пенсию, предложил помочь спуститься на лифте, считая Виктора Яковлевича совершенно немоющим, – вспоминает Л.В. Литвинова. – Но отец тогда еще был бодр, легко ходил, живо интересовался событиями.

И вот он пенсионер. Казалось бы, еще готов выполнять более легкую или менее ответственную работу. Его приглашали во многие учреждения на должность консультанта, зная его огромный опыт, знания и талант организатора. В одну такую организацию он вышел на работу с сокращенным рабочим временем. Но, думаю, ему стало скучно. А вообще говоря, он все-таки плохо себя чувствовал. Его нервная система была совершенно истощена. И он решил осуществить, наконец, свою мечту – посадить сад.

Летом того же года в ответ на просьбу Виктора Яковлевича о предоставлении ему земельного участка для строительства дачи вышло соответствующее распоряжение Совета Министров СССР. Место он выбрал по совету своего друга и коллеги, директора ЦНИИмаш Юрия Александровича Мозжорина, который с этого момента стал ему еще и соседом по даче. Это место – Валентиновка, поселок почти в черте нынешнего города Королева. Первым делом Виктор Яковлевич принялся планировать участок под посадки, оставив строительство дома на потом. Вырастить сад – дело не быстрое, а он очень хотел увидеть плоды своего труда и поэтому торопился. На осуществление этой мечты судьба оставила ему десять лет.

Виктору Яковлевичу было с кого брать пример – его тесть Андрей Павлович Трещетенков, находясь в германском плену в Первую мировую, служил садовником у немецкого офицера и обучился высоким агрономическим технологиям овощеводства и садоводства. Его огурцы, подвязанные шпалерами, помидоры, редкие для Подмосковья, тыквы и кабачки диковинных размеров восхищали Виктора Яковлевича – он безмерно уважал всякое мастерство, в любой области деятельности. И вот теперь на своем участке в Валентиновке он получил возможность заняться агрономией «по науке», как он говорил, и самым современным способом.

– Отец тщательно планировал расстановку деревьев, – рассказывает Людмила Викторовна. – Яблони он посадил пальметтным методом, который используют в Италии в так называемом интенсивном садоводстве: саженцы высаживают плотным рядом и в дальнейшем определенным образом формируют крону так, чтобы образовалась шпалера. Урожай был – буквально на третий год! Солнце равномерно освещало плоды, и они были необыкновенно красивыми. Он спешил, он страстно хотел увидеть результат.

А еще отец очень хотел, чтобы его сад радовал глаз. Его стараниями земля между посадками приобрела вид зеленого ковра. Он сам сконструировал газонокосилку, и из чего – из полотера! Таких вещей не было, их можно было сделать только своими руками. Мы косили газон этой газонокосилкой, и он был бархатно зелен. Тогда не было глухих заборов, и редкие прохожие останавливались, чтобы в щелки штaketника полюбоваться этой красотой. Наш сад был знаменит!



В.Я. Литвинов с внуком Андреем на даче в Валентиновке (Подлипки)

Отец переписывался с автором экологичной подкормки растений травой, измельченной механическим покосом. Так что зеленый ковер был еще и кормильцем растений – «по науке».

Отец очень хотел развести редкие растения – актинидию, китайский лимонник, облепиху. Мы с мужем сумели раздобыть эти ростки, благо у нас были профессиональные связи с архитекторами-дендрологами. Эти растения разрослись, сплелись лианами и живы до сих пор. Он придумывал и мастерил всевозможные приспособления для сада и огорода: сита, рыхлители, подпорки и так далее. У нас в обиходе была деревянная рамка – «квадратный метр». Внутри этой рамки мы сыпали удобрения, заранее расфасованные отцом. По точнейшему расчету.

Он выписывал и читал журнал «Наш сад» и другие, собрал прекрасную библиотеку по садоводству и огородничеству. Все изучал и конспектировал, вел хронологический дневник. И результаты не заставили себя долго ждать.

Отец обожал угощать гостей плодами своего сада. Мы с мужем приносили друзьям черную смородину размером с вишню, и все приходило в изумление: что за ягода? Он был очень щедрым человеком. Все, все без исключения, кто посещал нас в Валентиновке, уходили с цветами, овощами, плодами.

Появившееся свободное время давало ему возможность быть поближе с соседями. Наш участок граничил с тремя соседскими, и к каждому была устроена своя калитка. Ходили в гости, угощали первым урожаем – редиской, огурцами. Юрий Александрович Мозжорин тихонько подзывал меня к забору: «Люсь, посмотри, чем он там поливает, что все так растет? И помощников у вас как много!». Отец смеялся: «Да куда нам! Это у Мозжорина целый отряд! Вон сколько у него народу работает!». И правда, семья у Юрия Александровича была значительно больше нашей.

В саду отец все делал с любовью и ждал от нас, детей, того же. К урожаю он относился очень бережно. Все плоды и ягоды собирали тщательно и делали заготовки – в основном варенье и соки, чтобы угощать, радовать. Отец не разрешал собирать по яголке. Собирали весь урожай в большой таз и потом ели на газоне досыта. Красиво, праздник! Вообще отец любил домашние трапезы. К завтраку, обеду, ужину собирались все вместе, сервировали стол – по выходным, конечно.

У меня осталось такое чувство, что отец сам был праздником. На Троицу он всегда засыпал мою комнату в Валентиновке травой и полевыми цветами. Всегда! Ко дню рождения приносил заботливо выращенную подмосковную розочку. Он очень любил дарить подарки и мог одухотворить этим своим желанием сделать что-то приятное. Когда я была совсем маленькой, он, бывая в Москве, привозил мне оттуда сто граммов конфет «Золотой ключик» и для меня лучшие праздника не было. Всегда что-то выдумывал. Спрячет, например, пакетик в зале и говорит: «Зайка на хвосте тебе что-то принес», а не просто «Люся, на вот тебе конфет». К матери относился с благоговением и нежностью. Из Москвы всегда привозил подарки ей и тете Наташе – обязательно одинаковые.

Я не помню, чтобы он что-то делал для себя. Единственное, что его привлекало из мира вещей, – это какие-то качественные аксессуары: готвальни, например. Он очень любил хорошо сделанные, красивые предметы. Впрочем, таких вещей у него было немного.

Виктор Викторович Литвинов вспоминает, что в детстве по вполне понятным причинам видел отца относительно редко. Видимо, компенсируя неловкость от этого, Виктор Яковлевич старался, чтобы время, проведенное с сыном, было насыщено событиями и впечатлениями.

– Возвращаясь из командировок, он непременно привозил какую-нибудь игрушку, обязательно техническую, – рассказывает Виктор Викторович. – Он где-то добывал маленькие масштабные модели – копии советских самолетов. Скорее всего, это был набор – я с радостью получал по одной штуке довольно долго. Это были точные металлические копии с заметными заклепками и прозрачными фонарями кабин. У нас скопился целый авиаотряд. Отец называл мне детали и объяснял, что и зачем. Как-то в желании придать игрушкам особую натуралистичность он спичкой подкоптил выхлопные патрубки на двигателях Ли-2 – понятно, что после этого моя коллекция приобрела жизненную убедительность. Так что в авиационную тему я был посвящен почти с младенчества.

При малейшей возможности отец брал меня с собой на завод. Мне было, наверное, лет пять, когда на заводском аэродроме я увидел настоящие самолеты. К этому времени я уже приемлемо разобрался в авиацион-



В.Я. Литвинов. 1980 г.

ной технике, а особый восторг у меня вызвали закопченные патрубки поршневого мотора Ли-2, совсем как у моих, игрушечных самолетиков. Кажется, тогда через квадратное окошко иллюминатора рядом с отцом я впервые наблюдал зрелище запуска холодного двигателя. Дергаясь первыми вспышками в цилиндрах, отплевываясь кусками синего дыма, двигатель набирал обороты и казался мне живым. Теперь винтовые самолеты стали экзотикой, и лишь где-нибудь в провинциальном аэропорту можно слышать нервные хлопки пуска поршневого мотора, резко отличающиеся от безразличного свиста современных турбин. В такие моменты у меня остро сжимается сердце и я думаю об отце.

– Мечта отца все-таки осуществилась – он вырастил прекрасный сад, – продолжает Людмила Викторовна. – Он говорил: «Если бы я занимался не авиацией, а сельским хозяйством, то достиг бы того же уровня, какого я достиг в моем основном деле, которым занимался всю жизнь».

Основное дело... Как он по нему тосковал! Было место в саду, куда мы с ним приходили. Там он останавливался, успокаивал дыхание и говорил: «Люся, ты знаешь, что я хочу тебе сказать? Как мне ску-у-учно!». Помню это его нескончаемо длинное «у-у-у»... Он был человеком большого дела, и в старости, когда возраст и здоровье уже не позволяли ему заниматься этим своим основным делом, когда уже не осталось сил, – все, что предлагала ему жизнь, вероятно, было просто заменителем. Он был личностью увлеченной и темпераментной, и такого удовлетворения, какое давало ему любимое дело, уже не испытывал.

– Наиболее точное определение его характера – страсть, – считает Виктор Викторович. – Эмоции, которые он переживал, казалось бы, даже по пустякам, всегда были на пределе возможностей чувств. Не знаю, был ли он этим доволен, – скорее всего, иначе он жить не умел.

Судя по словам дочери и сына Виктора Яковлевича, любимым его делом, его основным делом, как он говорил, оставалась авиация. Возникает закономерный вопрос: а как же космонавтика? Разве не восхищался он завораживающими взгляд стартами красавицы «семерки», разве не смогла она заслонить собою прежнюю его любовь?..

– Да, время космонавтики было романтическим, – объясняет Людмила Викторовна, – романтика накладывала отпечаток на характер людей, на эмоциональную сторону отношений. Это, конечно, тоже была тяжелая, ответственная, сложная работа, но совсем другая. Отец говорил: начиналось с того, что первые самолеты выносили на летное поле через открытые окна, а завершилось... «семеркой»! Картина пуска ракеты его завораживала. И все же... Я очень боюсь ошибиться, но скажу, что он имел больший интерес к самолетам, чем к космической технике. Да, скорее к самолетам. Я объясню, почему. Миссия летчика гораздо сложнее и драматичнее, чем миссия космонавта. На летчике лежит огромная ответственность, он выполняет множество функций. Работа летчиков-испытателей – это ежесекундный риск, и я видела, что в живых их оставалось все меньше. А за космонавтов на первых пусках все делала автоматика – по принципу «только ничего не трогай», существовало тройное дублирование. При этом какие организовывались встречи космонавтов! Это же все внешняя сторона... Работа космонавта несравнима с работой летчика. Задача освоения новых типов самолетов по объему информации и технических решений гораздо более разнообразна. Конечно, с производственной точки зрения те методы и инженерные решения, что использовались в самолетостроении, нашли применение и в новой, космической области. И если посмотреть, сколько интеллектуальной энергии требуется для создания самолета или сколько – для создания ракеты, то окажется одинаково. И все же первая и главная любовь отца – это авиация.

* * *

Заводчане и теперь помнят о том, что Виктор Яковлевич приезжал на завод в 1980 году по случаю похорон А.Я. Ленкова.

– Мы с ним ехали в машине – он поехал со мной, не с директором завода, – рассказывает В.Н. Ментюков. – Я спросил: «Виктор Яковлевич, почему вы не вернулись на завод? Мы все думали, что после совнархоза вы вернетесь». Он сказал: «Нельзя было отказаться». Я слышал потом, что когда предлагают высокую должность, отказываться нельзя – иначе конец карьере. А в Москве ему было тяжело. Он никогда не говорил об этом, но мы это видели. Если бы он пришел на

завод, то, может быть, и жил бы подольше. Такая вот у нас была последняя встреча с Виктором Яковлевичем.

Г.Е. Фомину довелось побывать в гостях у Виктора Яковлевича в московской квартире, на одной из Тверских-Ямских улиц.

– Дмитрий Ильич Козлов договорился с Виктором Яковлевичем о том, что навестит его, и пригласил меня с собой, – рассказывает он. – Виктор Яковлевич был радушен, достал бутылочку коньяка, порезал лимончик. Выпили по рюмочке. Виктор Яковлевич погрузился в воспоминания. Он много и интересно рассказывал нам о годах войны и послевоенном времени, о встречах и взаимоотношениях с генеральными авиаконструкторами Ильюшиным, Туполевым, Микояном, Яковлевым, характеризуя каждого по-своему, но с большим уважением. Особый разговор состоялся о Сергее Павловиче Королеве, которого Виктор Яковлевич особенно ценил.

Виктор Яковлевич был прекрасным рассказчиком и собеседником. Но в последние годы почти не общался с друзьями и бывшими коллегами, ограничиваясь праздничными поздравлениями. Бережно хранил открытки и телеграммы – поздравления, адресованные ему.

– В последние годы жизни стало очень заметно, как он изношен, – говорит Людмила Викторовна. – Его руки подрагивали, и от любых волнений, даже радостных, розовело лицо и проступал белый треугольник на подбородке. Его нельзя назвать человеком закрытым, но его внутренний мир был прежде всего его собственным достоянием. Он благоговейно относился к своему прошлому, к труду и наградам, гордился и безмерно дорожил тем, чем одарила его судьба.

Думал о смерти. Однажды сказал: «Вот, Люся, как все устроено. Ни для кого нет исключения – ни для Моцарта, ни для Толстого, ни для Королева... Всем приходит срок». К своему здоровью относился добросовестно, что было вообще свойственно его характеру. Принимал таблетки, ложился в больницу, когда было нужно. Только курить не бросил. А однажды, оказавшись под Новый год в Кремлевской больнице с инфарктом, отметил праздник рюмкой коньяку.

В мае 1981 года, через полвека после расставания с родным городом, Виктор Яковлевич посетил Таганрог. Прилетел на встречу со своей юностью и малой родиной.

– Весной 1980 года меня разыскал мой давний товарищ по краеведческой работе: «Выручай! В город привезли из Москвы бронзовый бюст дважды Героя, какого-то Литвинова, а никто не знает, кто он», – вспоминает С.Н. Емельянов.

Годом позже, в мае 1981-го, в таганрогском городском парке культуры и отдыха имени М. Горького, на просторной зеленой площадке недалеко от Аллеи Славы был установлен и торжественно открыт бронзовый бюст первого и единственного таганрожца – дважды Героя. Его авторами стали скульптор Е.Б. Преображенская и архитектор Ю.Е. Гальперин. При большом стечении народа состоялся волнующий митинг, на который прилетели из Москвы В.Я. Литвинов с женой, его старший брат Николай Яковлевич, а также сын и дочь Виктора Яковлевича. Надпись на бюсте гласит: «Герой Социалистического Труда Литвинов В.Я. за выдающиеся заслуги в развитии новых отраслей промышленности Указом Президиума Верховного Совета СССР от 29 июля 1960 года награжден второй Золотой медалью «Серп и молот».

В своем выступлении на митинге Виктор Яковлевич обратился со словами благодарности к таганрожцам:



На открытии бюста В.Я. Литвинова. Председатель профкома завода А.А. Иванов, ректор КуАИ Ф.И. Стебихов, начальник управления МОМ И. Подухов, ветеран завода В.П. Малина, В.Я. Литвинов, ветеран завода М.Г. Перчёнок

– Дорогие земляки! Я искренне благодарю горком партии, горисполком за то, что пригласили меня на это важное событие в моей жизни – открытие бюста. Я преклоняюсь перед таганрогской землей, на которой родился. От всего сердца благодарен учителям, открывшим мне мир знаний, преподавателям техникума, давшим мне любимую специальность...

В тот свой приезд Виктор Яковлевич побывал в родной школе №15, на заводе имени Димитрова, где когда-то начинал трудовую деятельность, встретился со студентами и преподавателями авиационного техникума, походил по родному Таганрогу, так изменившемуся за эти полвека. Побывал на тихой Ростовской улице, где когда-то родился. Но родного дома уже не было. Все изменилось...

– Я часто встречаю хороших людей и думаю: как жаль, что нет отца, я бы его познакомила с таким удивительным человеком, – говорит Людмила Викторовна. – Когда вышла книжка «Счастье творческих побед», сборник о дважды Героях, я купила пятьдесят экземпляров и отец составил список тех, кому он хочет подарить эти книги. Я помогала ему писать сопроводительные тексты. И когда потом, уже после его смерти, я нашла в записной книжке этот список, то с удивлением обнаружила, что под номером один стоит мое имя. Под конец жизни он сказал: «Ближе тебя у меня никого нет». Место, где он мне это говорил, особенное. Я иногда прихожу туда. Мне трудно было и предположить, что финал наших отношений будет таким – высоким. Я и теперь часто смотрю на отцовские фотографии и, когда трудно, говорю: «Помоги, папочка!..»

Виктор Яковлевич Литвинов ушел из жизни 4 июня 1983 года, успев еще принять у себя делегацию из родного города, которая привезла решение исполкома горсовета о присвоении ему звания Почетного гражданина города Таганрога и памятную медаль. Дворец имени Горбунова в Филях, где проходило прощание, посетили многочисленные делегации самолетостроителей и ракетостроителей из Москвы и Подмосковья, а также других городов страны. Было много генералов и офицеров от авиации и ракетных войск. Похоронили Виктора Яковлевича с воинскими почестями, положенными по его генеральскому званию, в Москве, в филиале Новодевичьего кладбища у деревни Кунцево. На надгробии – надпись: «Виктор Яковлевич Литвинов.



Памятник В.Я. Литвинову на Кунцевском кладбище

Инженер, создатель авиационных, космических технологий XX века, генерал, дважды Герой Труда».

С большой душевной теплотой рассказывают о своем замечательном директоре те, кому посчастливилось знать его лично, в атмосфере уважения к легендарной личности воспитываются новые поколения работников «ЦСКБ-Прогресс». Руководители предприятия бережно сохраняют и развивают традиции, заложенные Виктором Яковлевичем, и гордятся приверженностью его стилю и методам работы. Сегодня коллективу «ЦСКБ-Прогресс» было бы о чем рассказать своему директору, с которым довелось пережить эвакуацию, период освоения МиГов и напряженные годы первых космических пусков. В 80-е годы выпуск Р-7 был доведен до 62-63 ракет-носителей в год. В общей сложности произведено более 1750 пусков «семерки», и до сих пор она является самой надежной в мире: лишь считанные единицы носителей стартовали неудачно. Ни одна другая ракета космического назначения не имеет такой положительной статистики. Предприятие, недавно отметившее 115-ю годовщину со дня основания, и теперь активно развивается – Самарский ракетно-космический центр обеспечен заказами на годы вперед.

Память о Викторе Яковлевиче жива и среди горожан. Замечательного директора помнят в многолюдных кварталах Безымянки и Юнгородка, обязанных своим появлением его неумной энергии и дальновидности. Его имя дважды увековечено в Самаре, бывшем Куйбышеве – городе, ставшем его судьбой, его призванием. В 1984 году решением горисполкома бывшая улица Электрифицированная, что в Кировском районе, была переименована в улицу Литвинова, а в 2002 году имя знаменитого директора завода «Прогресс» получил величественный Дворец культуры на площади Кирова – тот самый, который он построил когда-то на радость заводчанам и всем куйбышевцам.

Выход этой книги к 100-летию со дня рождения В.Я. Литвинова – еще одна возможность отдать дань памяти выдающемуся человеку, запечатлеть в истории его образ. Книги живут на свете долго, а потому с книжных страниц мы можем обратиться не только к современникам, но и к нашим далеким потомкам: живите по совести, берегите свою землю и трудитесь на благо страны и народа так, как это делал Виктор Яковлевич Литвинов. Только такими людьми и может быть сильна наша великая Родина.

О В.Я. ЛИТВИНОВЕ И ОБ ЭТОЙ КНИГЕ: ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Личность Виктора Яковлевича Литвинова масштабна и многогранна. Его жизнь вместила в себя детство авиации и зарю космической эры. Биография В.Я. Литвинова неотделима от истории самолето- и ракетостроения, истории всей нашей страны. Эту биографию создавала жизнь, и сам он изменял окружающую жизнь своей биографией. Не так уж много можно назвать людей, которые, подобно В.Я. Литвинову, не только оказали огромное влияние на научно-технический прогресс в СССР, но и принесли нашей стране столь заслуженную славу, упрочили ее международный авторитет. Кто бы ни обратился в будущем к теме проникновения человека в космос, неизбежно будет оглядываться назад, искать истоки, у которых вместе с С.П. Королевым, Д.И. Козловым стоял и В.Я. Литвинов.

Многое повидал Виктор Яковлевич на своем веку, и его жизненный опыт сегодня очень полезен. Его имя до недавнего времени оставалось известным лишь узкому кругу лиц, причастных к тайнам государства. Отрадно, что руководство «ЦСКБ-Прогресс» решило опубликовать книгу об этом замечательном человеке, выдающемся организаторе промышленного производства, крупном общественном деятеле.

Труд, характер и ритм жизни В.Я. Литвинова – инженера, создателя авиационных и ракетно-космических технологий XX века, безусловно, уникальны. Рекомендую не только молодежи, но и нынешним руководителям предприятий, организаций, фирм ознакомиться с литвиновскими принципами управления. Какие бы задания ему ни поручали, коллектив их успешно выполнял – в отведенные сроки и, главное, качественно.

Уже в молодом В. Литвинове проявились черты, которые определили его характер в зрелые годы. Прежде всего, твердая уверенность в том, что все зависит только от тебя. Обстоятельства могут ускорить или затормозить движение к намеченной цели, но не могут изменить направления этого движения. Один из крупнейших организаторов производства XX века еще в юности осознал простую истину: только в том случае, если ты сам полностью отдан любимому делу, имеешь право спросить за это дело с других. Советую молодежи прочитать эту книгу и поучиться у В.Я. Литвинова умению формировать свой характер, искусству соединять свои жизненные устремления с велением времени, с потребностями страны.

Справедливости ради следует отметить, что книга эта – не только о В.Я. Литвинове. В ней показана жизнь и его соратников. Всех их объединяла преданность своей профессии и общему делу, упорство в достижении цели, романтический настрой, жажда познания неизведанного и стремление быть первыми. Полагаю, что книга будет дорога не только работникам «ЦСКБ-Прогресс», знавшим В.Я. Литвинова, но и всем, кто интересуется историей нашей страны.

*Доктор исторических наук, профессор кафедры отечественной истории и историографии Самарского государственного университета
Г.А. ШИРОКОВ*

РУКОВОДСТВО ФГУП ГНПРКЦ «ЦСКБ-ПРОГРЕСС» БЛАГОДАРИТ ВСЕХ, КТО ПРИНЯЛ УЧАСТИЕ В СОЗДАНИИ КНИГИ О В.Я. ЛИТВИНОВЕ.

СРЕДИ НИХ:

Людмила Викторовна ЛИТВИНОВА – дочь В.Я. Литвинова, главный художник Государственного Дарвиновского музея, член Союза художников Москвы (г. Москва)

Виктор Викторович ЛИТВИНОВ – сын В.Я. Литвинова, президент профессионального клуба «Высокий дизайн», сенатор Союза дизайнеров России, инициатор и автор изданий и информационных проектов о дизайне (г. Москва)

Сергей Николаевич ЕМЕЛЬЯНОВ – историк авиации, журналист, инженер, педагог, архивист (г. Таганрог)

Борис Евсеевич ЧЕРТОК – доктор технических наук, Герой Социалистического Труда, член-корреспондент Академии наук СССР, действительный член Российской академии наук, действительный член Международной академии астронавтики, почётный член Российской академии космонавтики, член Международной академии информатизации, кавалер многих орденов и медалей СССР и России, лауреат Ленинской премии, Государственной премии СССР. Автор книги «Ракеты и люди» (г. Москва)

Александр Михайлович СОЛДАТЕНКОВ – Герой Социалистического Труда, главный конструктор по ракетам-носителям типа Р-7А и «Союз-2» ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс», лауреат Ленинской и Государственной премий СССР, кавалер двух орденов Красного Знамени, орденов «Знак Почета» и «За заслуги перед Отечеством» IV степени, медали «За трудовое отличие», почётный гражданин г. Байконура (г. Самара)

Вадим Николаевич МЕНТЮКОВ – первый заместитель директора завода «Прогресс» до 1988 г., лауреат Ленинской премии, кавалер орденов Трудового Красного Знамени и «Знак Почета» (г. Самара)

Георгий Евгеньевич ФОМИН – почетный работник ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс», заместитель генерального конструктора ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс» по проектным разработкам до 2005 г. (г. Самара)

Юрий Карлович ГЕННИНГ – инженер-технолог завода в 50-60 гг., заслуженный рационализатор России, сотрудник «ЦСКБ-Прогресс» до 1998 г. (г. Самара)

Александр Евгеньевич ДЕМИДОВ – начальник секретно-шифровального отдела завода в 40-70-е гг., почетный работник з-да «Прогресс» до 1990 г. (г. Самара)

Евгений Николаевич ОДИНОКОВ – зам. начальника сборочного цеха – начальник КИС (1958 г.) (г. Самара)

Андрей Михайлович ГОЛУБЕВ – ведущий инженер-технолог отд. 2611 «ЦСКБ-Прогресс» (г. Самара)

Сотрудники пресс-службы, музея истории ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс»

В КНИГЕ ИСПОЛЬЗОВАНЫ ВОСПОМИНАНИЯ И ДНЕВНИКОВЫЕ ЗАПИСИ:

Дмитрия Ильича КОЗЛОВА – Почетного генерального конструктора «ЦСКБ – Прогресс», члена-корреспондента РАН, дважды Героя Социалистического Труда

Михаила Григорьевича ПЕРЧЁНКА – лауреата Государственной премии СССР, начальника ряда цехов, начальника центрального производства, заместителя директора по производству. Работал на предприятии до 1995 г.

Александра Григорьевича СМЫШЛЯЕВА – инженера, начальника цеха в 1960-е гг., секретаря парторганизации цеха

Нины Евграфовны ШИТОВОЙ – конструктора цеха №30, сотрудницы завода до 1973 г.

Николая Павловича НОВОСЕЛОВА – начальника технологического отдела в 1950-е гг.

Льва Геронтьевича НИКИТИНА – заместителя главного инженера по гарантийному надзору технической эксплуатации и надежности, начальника отдела надежности до 1988 г.

Герасима Петровича СЕМЕЙКИНА – старшего диспетчера отдела №10 завода «Прогресс» до 1963 г.

Григория Тихоновича САМОХИНА – инженера-испытателя, заместителя начальника цеха №31, старшего мастера отд. 25, председателя комиссии соцстраха завкома профсоюза. Работал на предприятии до 1979 г.

Федора Алексеевича ЕГОРОВА – начальника цеха №26, сотрудника завода «Прогресс» до 1975 г.

Михаила Павловича ШИЛКИНА – начальника БТН отдела №12, сотрудника завода «Прогресс» до 1971 г.

ИСТОЧНИКИ

1. Безымянка. Строки, опаленные войной: книга воспоминаний ветеранов Кировского района г. Самары / Отв. ред. П.Л. Моисеенко. Т. I. – Самара: ПАДИ, 1997. – 416 с.
2. Безымянка. Строки, опалённые войной: книга воспоминаний ветеранов Кировского района г. Самары / Отв. ред. П.Л. Моисеенко. Т. II. – Самара: Самарское отделение Литературного фонда России, 2000. – 504 с.
3. Варданын Р.А. Литвинов Николай Яковлевич (к 100-летию со дня рождения) / Р.А. Варданын // Двигатель. – №6(60). – 2008. – <http://engine.aviaport.ru/issues/60/page30.html>
4. Ерофеев В.В., Чубачкин Е.А. Конструктор космической верфи (Самара космическая. Дмитрий Ильич Козлов и его соратники). – Самара: Офорт, 2008. – 308 с.
5. Литвиновская дорожка // Ваш выбор – Самара. Сер. Безымянка-65. – №242(35). –2007. – <http://www.vvsamara.ru/news/790/>
6. Полетаева В.В. Шагнущие к звездам. – Самара: Тип. ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс», 2006. – 202 с.
7. Хоробрых А. Директор завода / А.Хоробрых // Счастье творческих побед. Ред.-сост. А.М. Сеницын. – М.: Изд-во политической литературы, 1979.
8. Черток Б.Е. Ракеты и люди. – 2-е изд. – М.: Машиностроение, 1999. – 416 с.
9. Черток Б.Е. Ракеты и люди. Фили – Подлипки – Тюратам. – 2-е изд. – М.: Машиностроение, 1999. – 448 с.
10. Черток Б.Е. Ракеты и люди. Горячие дни холодной войны. – 2-е изд. – М.: Машиностроение, 1999. – 448 с.
11. Черток Б.Е. Ракеты и люди. Лунная гонка. – 2-е изд. – М.: Машиностроение, 1999. – 538 с.

Галина Викторовна ЗАГРЕБИНА

ДЕЛО ВСЕЙ ЖИЗНИ

Художник-дизайнер С.А. Колимбет

Подписано в печать 08.04.2010. Формат 60x84/16

Гарнитура Minion Pro (11 pt). Усл. печ. л. 13,02

Тираж 1000 экз. Заказ № 1/0194

Отпечатано в типографии ООО «Издательский дом «Агни»

Россия, 443110, Самара, ул. Мичурина, 23

Тел.: (846) 270-23-91, 270-32-88, 270-23-59, 270-20-15



Николай, Наталья, Виктор Литвиновы. Ростов-на-Дону, 1930 г.



Ударная бригада конструкторов.
В.Я. Литвинов, А.А. Трещетенкова (Литвинова). Москва, 10 сентября 1931 г.



Конструкторский отдел главного технолога. Москва, 1931 г.



Алевтина и Виктор Литвиновы в свадебном путешествии. 1934 г.



Конструкторский отдел главного технолога. Москва, 1931 г.



Сборка крыла Ил-2



В.Я. Литвинов с дочерью Люсей. 1938 г.



В цехах завода №1



Центральная проходная завода, построенная в 1941 г.



На заводском аэродроме. В центре – В.Я. Литвинов и генеральный конструктор С.В. Ильюшин. Куйбышев, 1943 г.



Комсомольская бригада. 1943 г.



Семья Литвиновых. Куйбышев, Поляна им. Фрунзе, 1943 г.



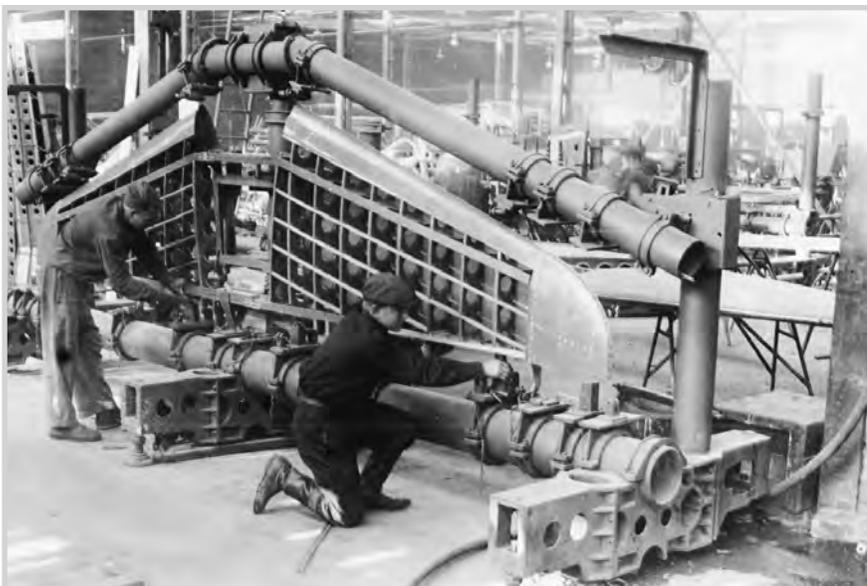
В.Я. Литвинов с руководителями завода. 1944 г.



В.Я. Литвинов. 1944 г.



В цехах завода. 1945 г.



Сборка стабилизатора. 1945 г.



В цехах завода №1



В.Я. Литвинов среди фронтовиков. 1946 г.



Семья Литвиновых. Куйбышев, 1946 г.



Поляна им Фрунзе, 1946 г.



Механический цех завода в послевоенное время

В.Я. Литвинов
на первомайской демонстрации.
Куйбышев, 1950 г.



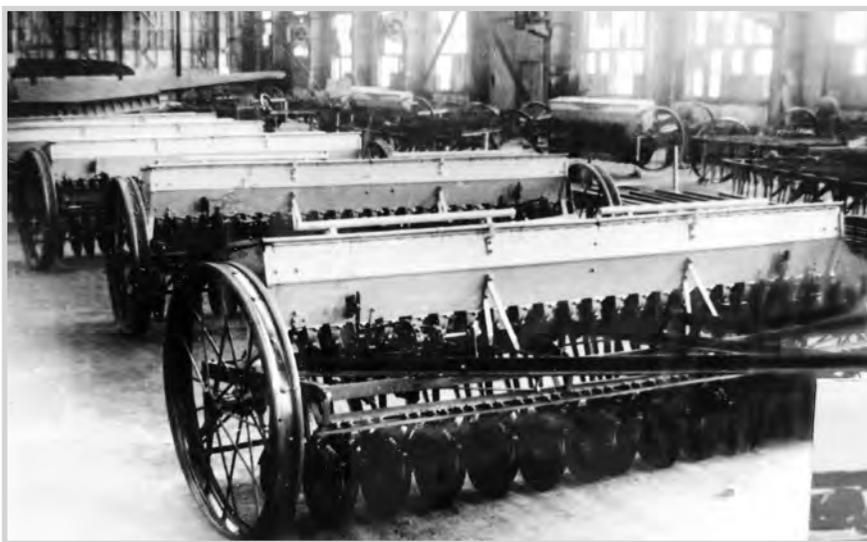
Первомайская демонстрация. Крайний слева – П.А. Воронин
(позже – директор завода «Знамя Труда»). В центре – В.Я. Литвинов,
справа от него – главный инженер завода И.И. Гладков. Куйбышев, 1 мая 1950 г.



В.Я. Литвинов с главным
инженером завода
И.И. Гладковым



9-я общезаводская конференция ВЛКСМ. 14 мая 1950 г.



В цехах завода в период выпуска сельскохозяйственной техники



Семья Литвиновых. Куйбышев, 1952 г.



Зам. председателя завкома завода И. М. Сычев, сотрудник завода В. Н. Новиков, В. Я. Литвинов, председатель завкома завода А. К. Анохин на демонстрации. 1952 г.



В. Я. Литвинов на демонстрации. 1952 г.



В. Я. Литвинов и Н. С. Хрущев в цехах завода. 2 августа 1958 г.



Здание пионерского лагеря «Орленок». Конец 50-х гг.



В цехах завода. 1950-е гг.



Секретарь парткома завода А.И. Калинин, председатель завкома завода А.К. Анохин, В.Я. Литвинов, фрезеровщик цеха №12, делегат XII съезда КПСС Фролов. На трибуне – А.Я. Ленков



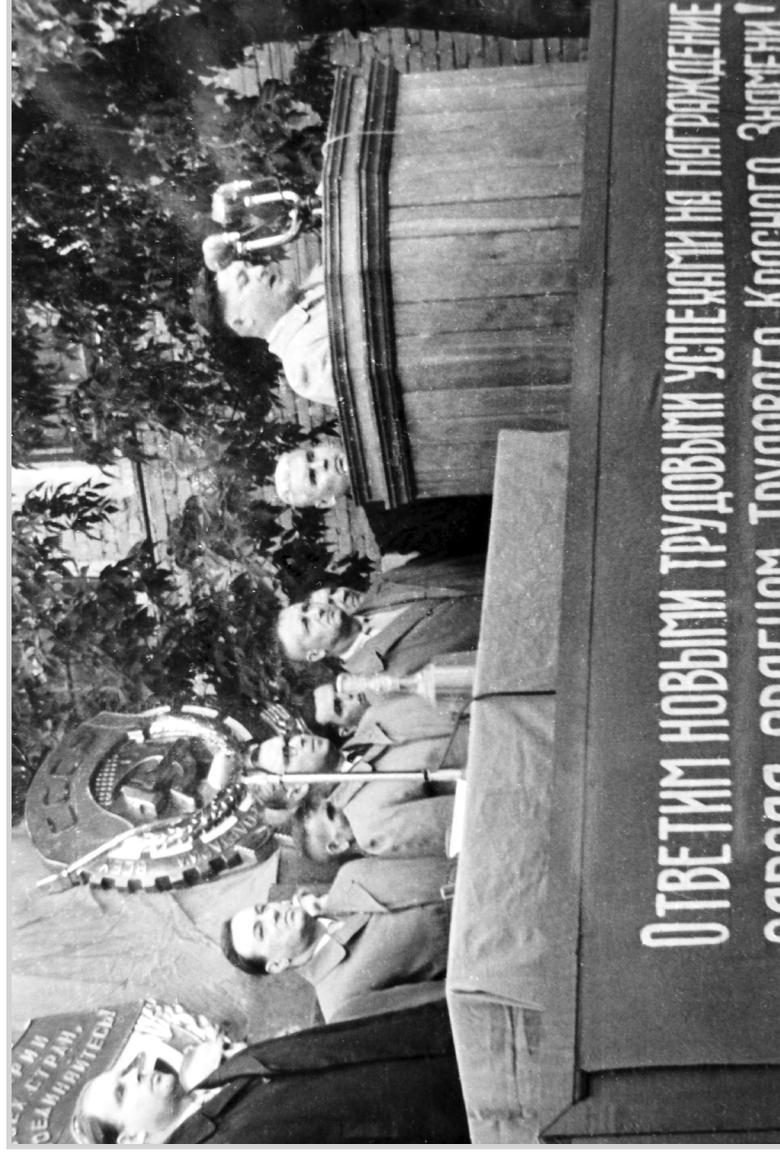
Дворец культуры на площади им. Кирова. 1961 г.



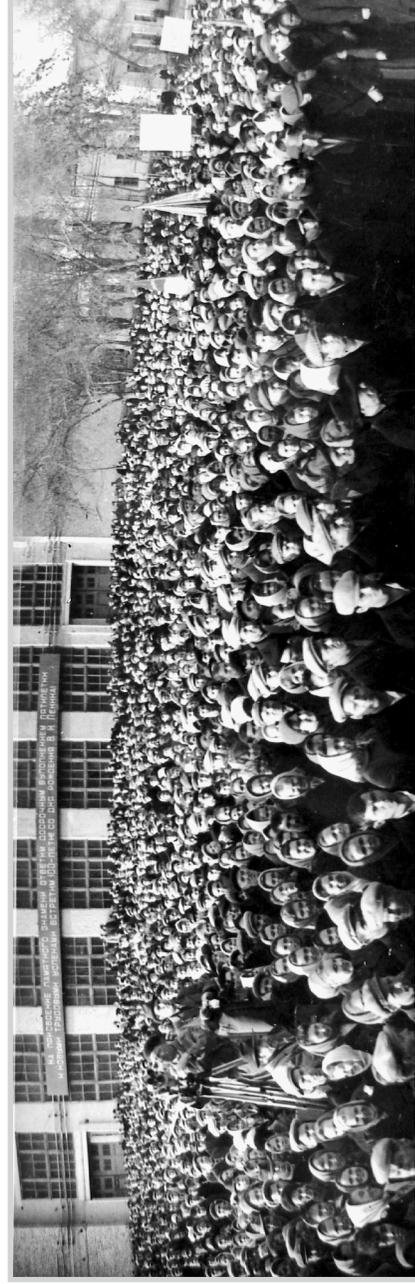
Строительство Дворца культуры на площади им. Кирова. 1960 г.



Собрание трудового коллектива в ДК на площади им. Кирова



Награждение завода орденом Трудового Красного Знамени. Секретарь парткома завода А.И. Калинин, В.Я. Литвинов, на трибуне – начальник цеха №3 Г.А. Проценко. 29 июня 1960 г.



Митинг работников завода. 1960-е гг.



На празднике по случаю 20-летия пионерского лагеря «Орленок». Куйбышев, 1961 г.



На празднике по случаю 20-летия пионерского лагеря «Орленок». Слева В.Я. Литвинов, справа – председатель профкома завода А.А. Росовский. Куйбышев, 1961 г.



После совещания «четырёхугольников» в парткабинете. 13 марта 1962 г.



Литвиновы с сыном Виктором. 1962 г.



В. Я. Литвинов среди руководителей завода «Прогресс» и филиала №3 ОКБ-1. Куйбышев, 1962 г.



В.Я. Литвинов в кругу друзей и коллег. 1960-е гг.



В.Я. Литвинов и А.А. Литвинова на заводском аэродроме. 1981 г.



Литвинов В.Я. с ветеранами завода Зав. оборонным отделом обкома КПСС Д.А. Тетюшин, первый секретарь обкома КПСС В.П. Орлов, В.Я. Литвинов, А.Я. Ленков в цехах завода. Конец 60-х гг. 24 октября 1981 г.



Литвинов В.Я. с ветеранами завода. 24 октября 1981 г.



Ветераны завода «Прогресс» М.Ф. Бессережнов и М.Н. Безмозгин,
В.Я. Литвинов, генеральный конструктор ВРК «Энергия» Б.Г. Пензин,
заместитель директора по производству М.Г. Перчёнов



Людмила Викторовна Литвинова,
дочь В.Я. Литвинова. 2008 г.



Памятная юбилейная медаль,
выпущенная к 110-летию
завода в 2003 г. и к 100-летию
В.Я. Литвинова в 2010 г.