

ШАХУРИН АЛЕКСЕЙ ИВАНОВИЧ

(1904-1975)



Нарком авиационной промышленности (1940-1946), Герой Социалистического Труда, генерал-полковник инженерно-авиационной службы.

Родился 12 февраля 1904 года в селе Михайловское Московской области.

С 1919 года работал электромонтером в Подольске, фрезеровщиком в Москве. В 1925-1930 годах - на комсомольской работе в Бауманском райкоме комсомола города Москвы. С 1932 года - начальник отдела организации производства на заводе. В 1932 году окончил Московский инженерно-экономический институт. На военной службе - с 1933 года. В 1933-1938 годах служил в научно-исследовательском и учебном отделе Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского. С февраля 1938 года - парторг на заводе

Наркомата авиационной промышленности. С апреля 1938 года - первый секретарь Ярославского, затем Горьковского обкома ВКП (б). С 1940 года - нарком авиационной промышленности.

Назначение народным комиссаром авиационной промышленности стало для Алексея Ивановича полной неожиданностью. В первых числах января 1940 года в Горький позвонили из Центрального Комитета и предложили срочно явиться в Москву. На следующий день по прибытии в столицу ему сообщили, что около пяти часов нужно быть в Кремле у товарища Сталина.

А. И. Шахурин вспоминал впоследствии:

"В кабинете находились Сталин, Молотов, Ворошилов и другие члены Политбюро. Все, кроме Сталина, ходившего по комнате, сидели.

Сталин предложил сесть и некоторое время молча продолжал ходить. Потом остановился около меня и сказал: "Мы хотим назначить вас наркомом авиационной промышленности. Нужны свежие люди, хорошие организаторы и знающие к тому же авиационное дело. Как вы на это смотрите?"

Предложение было неожиданным. Я не знал, что сказать. Ответил: вряд ли справлюсь с этим делом. Тем более в Горьком я недавно, работать там интересно, есть немало планов на будущее, которые хотелось бы осуществить. В разговор вмешался Ворошилов. Со свойственным ему добродушием он заметил: "Вон какой областью руководите и тут справитесь".

Вскоре пригласили конструктора А. С. Яковлева. Сталин показал на меня: "Это новый нарком авиационной промышленности товарищ Шахурин".

Я понял, что вопрос о моем назначении решен. Сталин спросил меня:

- Сколько вам лет?

- Тридцать пять,- отозвался я.

- Ну вот видите,- бросил он Яковлеву,- какой молодой у вас нарком. Это хорошо.

Я заметил, что с приходом Яковлева у Сталина появился шуточный тон. До этого, как мне казалось, в его голосе слышались нотки сомнения, озабоченности.

Подойдя снова ко мне, Сталин сказал:

-Товарищ Яковлев будет вашим заместителем по опытному самолетостроению. О других заместителях поговорим потом.

На следующее утро началось знакомство с работой Наркомата авиационной промышленности. Порядок установили такой: каждый день заслушивали и обсуждали доклад одного из руководителей главков в присутствии заводских работников и работников аппарата. В ходе обсуждения вносили предложения, направленные на улучшение дела. Выступали все желающие. Такой порядок, на мой взгляд, очень оправдал себя. Он сразу вводил в курс дела, помогал видеть достижения и слабые стороны, очерчивал наиболее трудные проблемы, позволял с достаточной глубиной оценивать состояние того или иного участка.

В процессе этих обсуждений я окончательно понял, почему мне не дали ни дня отсрочки, почему столь решительно и срочно Центральный Комитет партии начал проводить целый комплекс мероприятий, которые должны были резко изменить состояние нашей авиационной промышленности.

Дело действительно не терпело отлагательства - необходимо было в короткие сроки ликвидировать отставание в развитии авиационной техники. Достигнутый к середине тридцатых годов уровень технической оснащенности Советских Вооруженных Сил, уровень для своего времени высокий, не соответствовал уже обстановке надвигавшейся военной опасности, не удовлетворял возросшие требования, которые выявились в ходе начавшейся второй мировой войны. Образованная еще до моего назначения специальная комиссия ЦК партии и правительства, проверявшая состояние Вооруженных Сил, отметила, что материальная часть советской авиации "в своем развитии отстает по скоростям, мощностям моторов, вооружению и прочности самолетов от авиации передовых армий других стран".

Вскоре стало ясно: нужны особые, исключительные меры, которые в самые короткие сроки вывели бы нашу авиацию на уровень современных требований.

В феврале 1939 года в ЦК партии состоялось совещание с участием членов Политбюро, руководителей Военно-Воздушных Сил и авиапромышленности, авиаконструкторов, летчиков, которое наметило конкретную программу развития советской авиации, оснащения ее современной техникой. Главное внимание обращалось на разработку новых образцов самолетов, в первую очередь истребителей.

Последовал один за другим ряд важнейших решений ЦК партии и Совнаркома СССР о развитии авиационной промышленности и создании новой боевой авиационной техники.

В ряду этих мер были и изменения в руководстве Наркомата авиационной промышленности.

Перед новым наркомом были поставлены сложные задачи, и он с честью их выполнил. В 1939-1941 годах были построены, испытаны, приняты на вооружение и запущены в серийное производство новые образцы боевых самолетов. Число заводов в отрасли по сравнению с 1937 годом выросло в 1,7 раза, мощности отрасли к лету 1941 года значительно превзошли мощности Германии по выпуску самолетов. В 1939-1940 годах СССР производил самолетов больше, чем Германия. Однако Германия выпускала только самолеты новых типов, а СССР выпускал частично самолеты старых типов.

Встала новая большая задача - построить 9 новых авиационных и 6 новых авиадвигательных заводов. В 1941 году авиазаводы выпустили 2000 истребителей Як-1, ЛаГГ-3, МиГ-3, 458 бомбардировщиков Пе-2, 249 штурмовиков Ил-2.

О напряжении в выпуске самолетов перед войной и в первые месяцы войны свидетельствуют данные, которые сохранились в воспоминаниях А. И. Шахурина: "К концу июня 1941 года авиационная промышленность выпускала более 50 боевых самолетов в день. За все первое полугодие выпущено 6 тыс. самолетов, из них 3950 боевых. В июле выпуск равнялся за месяц 1807 самолетов, в сентябре производство составило 2329 самолетов, всего за второе полугодие 1941 года - 9800 самолетов, из них

8000 боевых. За весь 1941 год произведено около 15800 самолетов всех типов. Выпуск все время шел по нарастающей, с ежесуточным отчетом перед ГКО о работе заводов по утвержденному ГКО графику. В последней декаде декабря выпуск боевых самолетов достиг 100 штук в день. Самолетостроительный завод в Москве довел выпуск скоростных истребителей "МиГ" до 20 самолетов в сутки".

Однако с октября 1941 года произошло значительное снижение производства самолетов, вызванное перебазируанием большинства заводов в восточные районы страны (в октябре 1941 года в стадии перебазирувания находилось 85% производственных мощностей авиационной промышленности). В конце 1941 года отрасль начала обретать новое дыхание и непрерывно наращивать выпуск новых самолетов и вооружения. Куйбышевский авиазавод выпускал штурмовики Ил-2, Горьковский - истребители Ла-5, Ла-7, Ла-9, Новосибирский - истребители Як-3, Як-7, Як-9, Казанский - бомбардировщик Пе-2 и дальний бомбардировщик Пе-8, завод в Комсомольске-на-Амуре - бомбардировщик Ил-4. Наконец, в 1944 году развернулось массовое производство бомбардировщика Ту-2.



Высокими темпами велись работы по совершенствованию боевой техники и вооружения ВВС. Талантливые советские конструкторы Герои Социалистического Труда А. Д. Швецов, В. Я. Климов, А. А. Микулин и возглавляемые ими конструкторские бюро и головные предприятия отрасли модернизировали большую часть авиационных секторов. По сравнению с довоенной номинальная средняя мощность одного авиадвигателя увеличилась в 1,5 раза. Герой Социалистического Труда С. А. Лавочкин вместе с коллективом завода № 21 (Москва) усовершенствовал свой самолет Ла-5: новый самолет Ла-5ФН превосходил немецкие истребители по скорости и маневренности. Конструкторское бюро под руководством Героя Социалистического Труда А. С. Яковлева создало самолет Як-9, вооруженный пушкой калибра 37 мм (до этого на истребителях устанавливались пушки калибра 20 мм, примечательно, что гитлеровцы до конца войны так и не сумели заменить 20-мм пушку более мощной). Всего в период войны авиационной промышленностью освоено и запущено в серийное производство 25 типов новых и модернизированных типов самолетов (истребителей - 10 типов, бомбардировщиков - 8, штурмовиков - 2, транспортных - 4, учебных - 1) и 23 типа авиадвигателей.

Авиационная промышленность, как и все другие отрасли военной индустрии, переживала бурный технический прогресс. Совершенствовалась технология, улучшалась организация всего процесса производства на предприятиях. Большой эффект давал поточный метод. Введение потока на авиационных заводах и сопутствовавшая этому рационализация работы дали возможность снизить затраты труда на изготовление истребителя Ла-5 более чем в 2,5 раза, а штурмовика Ил-2 - в 5 раз. Уменьшилась себестоимость продукции авиационной промышленности. Только за счет экономии от снижения себестоимости в 1943 году было произведено 8790 самолетов (в переводе на Ла-5), что равнялось почти 1/4 выпущенных тогда самолетов.

Коренные изменения в авиационной промышленности, количественный и качественный рост выпуска боевых самолетов, тщательный учет фронтового опыта, реализация деятельности ученых, конструкторов, инженеров, рабочих коллективов, позволили руководству страны и Вооруженных Сил рационально изменять организационные формы формирования авиационных объединений и соединений, более эффективно вести боевые действия.

Наркомат авиационной промышленности, нарком А. И. Шахурин, его заместители П. В. Дементьев, П. А. Воронин, В. П. Завитаев, А. И. Кузнецов, А. С. Яковлев, В. П. Кузнецов, М. В. Хруничев во многом способствовали завоеванию воздушного

превосходства над противником советскими Вооруженными Силами. Подвиг авиастроителей обеспечил прочную базу совершенствования летательных аппаратов, в том числе выход в космос.

Большой вклад в развитие авиационной промышленности внесли авиаконструкторы С. В. Ильюшин, С. А. Лавочкин, А. И. Микоян, М. И. Гуревич, Н. Н. Поликарпов, А. Н. Туполев, А. С. Яковлев, В. М. Петляков, В. М. Мясищев, П. О. Сухой, В. Я. Климов, А. А. Микулин, А. Д. Швецов, В. Д. Венивидов, А. Г. Можеровский, И. И. Торопов, директора предприятий - С. И. Агаджанов, В. П. Баландин, А. Т. Третьяков, А. А. Белянский, М. С. Жезлов, В. А. Окулов, М. М. Лукин, В. Н. Лисицын, В. Я. Литвинов, М. С. Шевлов, А. А. Куинджи, М. С. Комаров, П. Д. Лаврентьев, С. И. Кадышев и другие. Тысячи работников отрасли награждены орденами и медалями СССР.

Победный финал войны существенно омрачила драма, происшедшая с наркомом в стиле 37-го года. В 1946 году А. И. Шахурин незаконно репрессировали по сфабрикованному "авиационному делу". Военная коллегия Верховного Суда СССР осудила его на 6 лет, которые он провел в местах заключения. В 1953 году тот же суд его полностью реабилитировал. В 1953-1959 годах великий нарком - заместитель министра авиапромышленности, заместитель председателя Комитета Совмина СССР по внешнеэкономическим связям. Член ЦК КПСС в 1939-1946 годах. Депутат Верховного Совета 1-го созыва.

Герой Социалистического Труда (1941). Награжден двумя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Суворова I степени, Кутузова I степени, Трудового Красного Знамени, Красной Звезды. Его перу принадлежит книга "Крылья победы" (1990).

Материал подготовлен на основе информации открытых источников