

СТРАНИЦА АСПИРАНТА

УДК 629.7:658.5

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПАРТИЙНЫХ КОМИТЕТОВ АВИАЦИОННЫХ ЗАВОДОВ СССР ПО РЕШЕНИЮ ПРОБЛЕМЫ КАЧЕСТВА ВЫПУСКАЕМОЙ ПРОДУКЦИИ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1945)¹

И. А. Калмыков

Нижегородский государственный университет им. Н. И. Лобачевского, кафедра истории и политики России, г. Нижний Новгород, *Россия*

В статье рассматриваются проблемы качества на заводах советской авиационной промышленности в период Великой Отечественной войны, аспекты деятельности партийных организаций по повышению качества выпускаемой авиационной техники. В рассекреченных документах партийных организаций заводов отражены дискуссии по производственным вопросам, объективно показаны недостатки в качестве продукции. Среди причин назывались: технические, технологические, человеческий фактор – небрежное отношение к оборудованию, плохая помощь цеху от технологического отдела. Основными направлениями политики партийных организаций авиапрома в области качества на первом этапе войны были организационные меры, решение технических и технологических вопросов, кадровые решения, партийно-политическая работа с людьми. Особое внимание в работе уделяется вопросам кадровой политики.

Ключевые слова: авиация, завод, кадры, качество, «человеческий фактор», партийная организация, Великая Отечественная война.

В настоящее время в авиационной промышленности России происходят положительные перемены. Наглядным примером является выкатка нового отечественного самолета МС–21 авиационной корпорацией «Иркут» в июне 2016 г.² В то же время в работе российского авиапрома имеются проблемы, среди которых выделяются вопросы попадания в авиационную технику контрафактной продукции и полноценного послепродажного сопровождения авиационной техники.

Эксперты выражают недоумение по поводу того, что сегодня, в век цифровых технологий, не реализуется система контроля, которая полно-

¹ Научный руководитель – докт. ист. наук, доцент кафедры истории и политики России Е. И. Подрепный

² См.: Кузьмин, В., Черняк, И. МС-21-го века // Российская газета. 2016. 9 июня. № 124 (6992). С. 1, 3.

Kuz'min V., Chernjak I. MS-21-go veka. Rossijskaja gazeta. 2016. 9 ijunja. № 124 (6992). S. 1, 3.

ценно действовала в Советском Союзе, на основе документации с использованием бумажных носителей³.

Логично сделать вывод о необходимости изучения и использования накопленного богатого опыта советской авиационной промышленности по решению проблем качества выпускаемой продукции, особенно в критические периоды его истории, например в 1941–1945 гг.

В новейшей отечественной историографии нашли отражение проблемы качества выпускаемой заводами наркомата авиационной промышленности СССР продукции⁴. Однако имеется ряд вопросов, которые еще не освещены должным образом. Среди них – проблема партийного руководства процессом повышения качества авиационной продукции. В настоящей статье сделана попытка рассмотреть данный вопрос на материалах партийных организаций авиазаводов, расположенных на территории Горьковской области.

В годы Великой Отечественной войны производственные проблемы занимали большую часть объёма деятельности партийных организаций, вопросов повестки дня заседаний парткома (завод № 21 им. Серго Орджоникидзе) и партбюро (остальные авиационные предприятия Горьковской области). Среди этих вопросов важное место занимала проблема качества, особенно на вновь организованных перед войной заводах № 466 и 467.

³ См.: Авдеев Ю. Вертолетный лабиринт // Независимое военное обозрение. 2016. 10-16 июня. № 21. С. 7.

Avdeev J., *Vertoletnyj labirint*, Nezavisimoe voennoe obozrenie, 2016, 10–16 ijunja, № 21, S. 7.

⁴ См.: История отечественной авиапромышленности. Серийное самолетостроение, 1910–2010 гг. / под общ. ред. Д. А. Соболева. М., 2011. С. 122, 176–177, 182–183; Крылья Великой Победы. Подвиг авиастроителей СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 2015. С. 69; Мухин М. Ю. Авиапромышленность СССР в 1921–1941 годах / отв. ред. А. К. Соколов. Ин-т рос. истории РАН. М., 2006. С. 124–125; Мухин М. Ю. Советская авиапромышленность в годы Великой Отечественной войны М., 2011. С. 266–267, 298–299; Подрепный Е. И. Проблема качества в работе авиационных заводов СССР в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. по документам архивов Нижегородской области // Великая Отечественная. К 70-летию народной Победы: матер. Междунар. науч. конф. «Великая Отечественная война 1941–1945 гг. в памяти народа и документах Архивного фонда Российской Федерации и зарубежных в архивах. Проблемы изучения и публикации». Москва, 15 апреля 2015 г. М., 2015. С. 655–667.

Istorija otechestvennoj aviapromyshlennosti. Serijnoe samoletostroenie, 1910 – 2010 gg., Pod red. D. A. Soboleva, M., 2011, S. 122, 176–177, 182–183; *Krylja Velikoj Pobedy. Podvig aviastroitelej SSSR v gody Velikoj Otechestvennoj vojny*, M., 2015. S. 69; Muhin M. J., *Aviapromyshlennost' SSSR v 1921–1941 godah*, отв. red. A. K. Sokolov, In-t ros. istorii RAN, M., 2006, S. 124–125; Muhin M. J., *Sovetskaja aviapromyshlennost' v gody Velikoj Otechestvennoj vojny*, M., 2011, S. 266–267, 298–299; Podrepnyj E. I., *Problema kachestva v rabote aviacionnyh zavodov SSSR v period Velikoj Otechestvennoj vojny 1941–1945 gg. po dokumentam arhivov Nizhegorodskoj oblasti*, Velikaja Otechestvennaja. K 70-letiju narodnoj Pobedy. Materialy mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii «Velikaja Otechestvennaja vojna 1941–1945 gg. v pamjati naroda i dokumentah Arhivnogo fonda Rossijskoj Federacii i zarubezhnyh arhivah. Problemy izuchenija i publikacii». Moskva, 15 aprelja 2015 g., M., 2015, S. 655–667.

Так, партбюро авиамоторного завода № 466, рассматривая на заседании 26 апреля 1941 г. вопрос о выполнении производственного графика цехом № 3а, отметило наличие большого количества брака в цехе. Из 40 штук гильз смогли отобрать годных только 14⁵. Причинами этого явления были названы отсутствие ответственности у хозяйственного и партийного руководства цеха, слабое использование людей и оборудования, слабая организация труда и заработной платы. Партбюро постановило регулярно проводить производственно-хозяйственные активы, собирая по отдельным вопросам работы мастеров и стахановцев цеха и группы⁶.

17 августа 1941 г. партком отдела № 10 ГАЗ имени В. М. Молотова рассмотрел вопрос о массовом браке картеров в цехе № 1. В постановлении указывалось, что причиной брака является «распушенность производственной и технической дисциплины, формальное и преступно-халатное отношение отдельных руководителей цеха к своим обязанностям, отсутствие надлежащей партийно-воспитательной работы». «За допущение массового брака картеров в цехе № 10, за срыв августовской программы отдела № 10, бюрократически-преступное отношение к своим обязанностям» начальник технологического сектора был исключен из партии. Из партии был исключен и начальник отдела технического контроля (ОТК) цеха № 1, который знал о причинах возникновения брака и допустил в обработку картеры, «чем нанёс громадный убыток государству и сорвал программу августа по отделу № 10». Данное решение партком постановил обсудить на партийных собраниях всех первичных партийных организаций завода⁷.

15 декабря 1941 г. партком обсуждал вопрос о срыве графика работы 14 декабря «в цехе № 3б на участке мастера тов. Кузнецова». Выяснились причины недопоставки клапанов к танковому двигателю М-17Т, в том числе большого их брака. Были названы причины: технические, технологические, человеческий фактор – небрежное отношение к оборудованию, плохая помощь цеху от технологического отдела⁸.

В январе 1942 г. партбюро отдела № 10 ГАЗ обсуждало вопрос о состоянии и мероприятиях по улучшению качества выпускаемой продукции. Были названы многочисленные факта брака, а также их главная причина – нарушение технологии. В свою очередь технология нарушалась по причине отсутствия стандартного оборудования и квалифицированных наладчиков⁹.

⁵ Государственный общественно-политический архив Нижегородской области (далее – ГОПАНО). Ф. 2410. Оп. 1. Д. 3. Л. 30.

Nizhny Novgorod State Region Political Archive (GOPANO). F. 2410. Op. 1. D. 3. L.30.

⁶ Там же. Л. 32.

Ibid, L.32.

⁷ Там же. Л. 59.

Ibid, L. 59.

⁸ Там же. Л. 98.

Ibid, L. 98.

⁹ Там же. Д. 34. Л. 3.

Ibid, D. 34, L. 3.

14 октября 1941 г. партбюро завода воздушных винтов № 467 (Павлово-на-Оке) констатировало, что «отдел технического контроля работает недостаточно, проверяя детали, ставят клеймо годности тогда, когда деталь имеет отступление»¹⁰. В результате 30 % стаканов имеют отступление от чертежей¹¹.

15 января 1942 г. партбюро завода № 467 рассмотрело вопрос о качестве выпускаемой продукции. В ходе бурного обсуждения назывались причины низкого качества продукции в отдельных цехах завода, например, цех № 16 «не может проконтролировать слой покраски, не имея на это инструмента». «Химики, инженеры центральной лаборатории бездействуют». Большинство выступивших на бюро причинами низкого качества считали человеческий фактор: «В термическом цехе по приему деталей посадили [девочку], не способную к работе»; «Работаем на авось, технические вопросы не обсуждаем»; «Мы ни одну деталь не сдали без отступления от чертежа»¹². Говорилось и о том, что «в вопросе качества царит полная анархия».

В ходе анализа причин возникновения брака было установлено, что в деталях используется не та марка стали, поэтому «отделу снабжения нужно знать материал, и что идет в цех без визы БТК внешней приемки не принимать материал для цеха». Одной из причин дефектов был назван технологический процесс. Говорилось о кадровом укреплении Отдела технического контроля предприятия квалифицированными работниками¹³. Главный инженер завода Гусаков напомнил, что вопросы качества решают люди. «Нужно вести воспитание кадров всего завода, воспитание кадров повысит выпуск продукции, и её качество»¹⁴. В решении партбюро завода № 467 рекомендовало директору А. Ф. Авербаху привлечь всех виновных к административной и судебной ответственности. Соответствующие службы обязывались изготовить контрольные приспособления; главному технологу предписывалось переключить цеха на систему применения жесткого мерительного инструмента, а отделу кадров укрепить штат работников отдела технического контроля¹⁵.

13 января 1942 г. партком авиазавода № 21 заслушал доклад директора А. Ф. Гостинцева о работе завода в 1941 г. В ходе обсуждения начальник производства Б.В. Куприянов отметил: «Плохо у нас с качеством, забыли работу с мастерами, отсюда масса недочетов в цехах, простой,

¹⁰ ГОПАНО. Ф. 4387. Оп. 1. Д. 1. Л. 45.

GORANO. F. 4387. Op. 1. D. 1. L. 45.

¹¹ Там же. Л. 46.

Ibid, L. 46.

¹² Там же. Д. 3. Л. 6.

Ibid, D. 3. L. 6.

¹³ Там же. Л. 7.

Ibid, L. 7.

¹⁴ Там же. Л. 8.

Ibid, L. 8.

¹⁵ Там же. Л. 9.

Ibid, L. 9.

брак... ОТК завода необходимо сильно перестроиться»¹⁶. Указывалось, что качество неважное, борьбы с браком и бракоделами не ведется. Хаос в цехах невообразимый. Детали в сборочном цехе № 40 валяются совершенно бесконтрольно¹⁷.

В решении парткома говорилось, что «основным недостатком в работе завода за 1941 г. является ослабление внимания к вопросам качества машин, вследствие чего ухудшились летно-технические и боевые качества машины (увеличение веса, потеря скоростей), слабое развитие опытного цеха и неподготовленность аэродрома»¹⁸.

Партком обязал директора завода повысить ответственность за факты нарушения технологического процесса, укрепить аппарат снабжения, разработать систему учёта имущества, материалов, готовых изделий, увеличить мощность инструментального отдела, максимально совершенствуя технику нашего производства, внедряя скоростные методы и экономные производственные процессы (чистовая штамповка, литье под давлением, стальное литье и др.). Речь шла и об уменьшении веса, улучшении прочностных данных и качества отделки и культуры истребителя ЛаГГ-3¹⁹.

Таким образом, впервые вопрос о качестве был поднят партийными организациями авиазаводов Горьковской области в январе 1942 г. Можно выделить основные направления политики партийных организаций авиапрома в области качества на первом этапе войны. Это организационные меры, решение технических и технологических вопросов, кадровые решения, партийно-политическая работа с людьми.

Война диктовала повышенные требования к авиационной технике, которые нельзя было решить без высокого её качества. Так, 26 мая 1942 г. партком завода имени С.Орджоникидзе, заслушал доклад ВРИО начальника ОТК завода Малицкого «О качестве изготовления деталей и агрегатов по машине ЛаГГ-3». Партком констатировал, что за последние месяцы работы цехов в них резко снизилось качество выпускаемых агрегатов и деталей, а также отношение к шаблонно-стапельному хозяйству на заводе. Из цеха № 40 «идут систематические дефекты по течи бензо-масло системы» По цеху № 10 «идёт систематический дефект по отсутствию контурного обтекания машины, непроклей, провалы обшивки и отсутствие взаимозаменяемости по основным стыковым узлам». По цеху № 20 центропланы потеряли свою внешнюю отделку – провалы, отсутствие взаимозаменяемости по стыковым узлам и полное нарушение графика ремонта стапельного хозяйства. На аэродроме моторы к вылету готовили люди, не связанные с работой винтомоторной группы – электрики радисты. Со стороны бюро

¹⁶ ГОПАНО. Ф. 1947. Оп. 1. Д. 315а. Л. 13.

ГОПАНО. Ф. 1947. Оп. 1. Д. 315а. Л.13.

¹⁷ Там же. Л. 14.

Ibid, L. 14.

¹⁸ Там же. Л. 16.

Ibid, L. 16.

¹⁹ Там же. Л. 17.

Ibid, L.17.

цехового контроля цехов (БЦК) была допущена исключительно серьезная ошибка по невыполнению графика ремонта стапельного хозяйства, что повлекло к браку и ликвидации взаимозаменяемости агрегатов самолета. Профилактическая работа находится на низком уровне. Партком указал начальникам цехов, секретарям партбюро партийных организаций и начальникам БЦК ряда цехов, что в течение мая месяца и середины июня отношение к качеству деталей и агрегатов по машине ЛаГГ-3 должно быть изменено. Все меры предлагалось реализовать на основе широкого развертывания социалистического соревнования. Начальников ОТК и начальников БЦК цехов партком обязал в течение июня месяца пересмотреть работу по профилактике, по весовой культуре, контролю технологического процесса и взаимозаменяемости, для чего составить общий план работы с указанием конкретных сроков и ответственных за выполнение. Партком одобрил организацию при ОТК технического бюро и наметил ряд мероприятий по улучшению его работы.

Секретарей партийных организаций партком обязал провести цеховые партийные собрания с докладами начальников цехов о качестве выпускаемой продукции. Начальнику отдела 15 Попову было предписано организовать занятия по техминимуму с вновь принятыми рабочими и работницами²⁰.

В полной мере проблему качества и её решения можно видеть на примере истребителя Ла-5. 21 июля 1942 г. партком завода № 21 обсудил вопрос о качестве изделия № 37 с докладом главного конструктора С. А. Лавочкина. В ходе обсуждения старший военпред Ф. Ф. Ярошенко говорил о «нашей халатности», по причине которой работа идёт некачественно. «Масса крупных дефектов, из-за чего машины стоят на аэродроме, не исключены и катаст[рофы]. К этому привыкли, и халатность многих работников не бросается в глаза»²¹.

Заместитель начальника ОТК Волков отметил, что «вопрос качества зависит от людей, которые выполняют порученную работу». Он сделал вывод, что соблюдение суточного графика срывается из-за состояния оснастки. В результате фюзеляжи некачественные, обшивка некачественная, «каркас фюзеляжа проверяется не по шаблону, и все мы работаем на глазок». «Технический отдел с этим борьбы не ведёт, и от производства отстранились, и то, что мы создали, в производство не внедряется...».

Военпред В. М. Землянский утверждал, что «работа на заводе идет не качественно, и многие агрегаты теряют свою прочность. Шаблоны старые, до сих пор по ним работают по распоряжению гл[авного] инженера, что крайне тормозит производство»²².

²⁰ ГОПАНО. Ф 1947. Оп. 1. Д. 315а. Л. 164.

ГОПАНО, Ф. 1947, Оп. 1, Д. 315а, Л. 164.

²¹ Там же. Л. 164.

Ibid, L. 164.

²² Там же. Л. 248.

Ibid, L. 248.

Начальник цеха 50 (аэродром) А. С. Яшков отметил, что «машина настолько некачественная, небрежна, что я опасаюсь, будет ли она боеспособна. Столько дефектов, что мы теряем большое количество часов и все из-за своей собственной халатности»²³.

Заместитель главного конструктора П. Г. Питерин заявил, что «машина вместо того, чтобы улучшаться, ухудшается. С людьми не работают – есть люди, которые могут работать хорошо, но не хотят, и есть люди, которые работают добросовестно. К людям, не желающим работать, надо применять меры взыскания, т.к. нельзя же так оставлять. Мастера за качество не борются, и часто подписывают наряды, не проверяя, как сделан монтаж. Кое-как предъявляют ОТК и военной приемке, и считают, что их роль на этом кончается, и как правило, дефекты на машине одни и те же, и их масса. Это объясняется тем, что они делаются одними и теми же людьми, и мер к этим людям не принимают, – мы сейчас проделываем такое мероприятие, – обязываем мастеров, отвечающих за машину, дефекты доводить до конца самим до предъявления ОТК, это, я считаю, будет правильным и значительно сократит сроки сдачи машин в эксплуатацию»²⁴. Таким образом, за большинство дефектов нового самолета выступавшие винили «человеческий фактор».

Директор завода А. Ф. Гостинцев сделал следующие выводы. Постановка доклада на парткоме была правильной, и в дальнейшем эту практику надо закреплять. «Браку много, т.к. народ совершенно технически неграмотен, а рабочим подсказать некому, т.к. конструктора и технологи отсиживаются в кабинетах, а на производство прийти не хотят. Н[ачальни]ки цехов рабочих не учат и то, что организуется всеми силами сопротивляются этому. Например, т. Маков совершенно отказался учить людей. Но я считаю, что техучебу необходимо развернуть во всю мощь». Директор обратился к главному конструктору С. А. Лавочкину с требованием обеспечить машину чертежами²⁵.

Парторг ЦК ВКП (б) на заводе А. В. Агуреев, подводя итоги дискуссии, отметил, что и при имеющихся чертежах, технологии и оснастке можно делать в минимальные сроки машину более качественной. В качестве примера он назвал работу цеха № 40 – на самолете имелось 36 дефектов, и все они не по вине технологии, а по вине работников, исполняющих эту работу. Он обратил внимание на небрежность, на безответственное отношение, на «обезличку» в работе. «Партком неоднократно напоминал, что завод буквально запустил машину Л[аГГ]–3», «с народом не работают, вот

²³ ГОПАНО. Ф. 1947. Оп. 1. Д. 315а. Л. 249.

ГОПАНО, F. 1947, Op. 1, D. 315a, L. 249.

²⁴ Там же. Л. 249–250.

Ibid, L. 249–250.

²⁵ Там же. Л. 250.

Ibid, L. 250

потому мы имеем повторные дефекты, а рабочий не знает, что он сделал дефект, а мастера не им на это не указывают»²⁶.

В резолюции парткома, наряду с организационно-техническими мероприятиями, секретарей парторганизаций цехов обязали провести партийные собрания с обсуждением выпуска некачественной продукции рабочими, бригадой, участком, мастерской²⁷.

Ситуация с качеством менялась медленно. Герой Советского Союза А. Ф. Ковачевич вспоминал, что в октябре-ноябре 1942 г. под Сталинградом ему довелось летать на совершенно новой тогда машине:

«Машина была предельно сырая, в кабину откуда-то натекала гидрарашка. Кнопки, позднее их заменили тумблерами, не выполняли своих функций – отжимались, приходилось втыкать в них отвертки. В кабине было невообразимо жарко...»²⁸.

18 августа 1942 г., обсуждая вопрос о ходе подготовки к выпуску мотора М-105ПФ, партбюро завода № 466 обратило внимание начальников цехов и главного инженера на необходимость резкого улучшения качества деталей для нового мотора, «имея в виду, что мощность его значительно повышается»²⁹.

Проблемы качества сохранялись и далее. Так, по итогам 1943 г. партком завода № 467 отмечал большой процент выявленного брака и потерь по нему. За первый квартал процент брака по себестоимости был равен 8,03 %³⁰. Отметим, что на заседаниях партбюро завода № 467 в 1943 г. проблема качества не обсуждалась ни разу³¹. Тем не менее процент брака по заводу снижался.

Брак по заводу № 467 в 1944 году

Квартал 1944 года	I	II	III	IV	За год
Процент брака	3, 32	3, 11	2, 59	1, 51	2, 59

Составлено по: ГОПАНО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 3383. Л. 142.

Одним из факторов повышения качества выпускаемой продукции был рост рядов изобретателей и рационализаторов. В течение 1944 г. в бюро рационализации и изобретательства (БРИЗ) завода № 467 поступило 192 рацио-

²⁶ ГОПАНО. Ф. 1947. Оп. 1 Д. 315а. Л.250.

GORANO. F. 1947. Op. 1. D. 315a. L. 250.

²⁷ Там же. Л. 252.

Ibid, L. 252.

²⁸ Цит. по: *Бодрихин Н. Г.* Кожедуб. М., 2010. С. 30–31.

Bo drihin N. G., *Kozhedub*, M., 2010, S. 30–31.

²⁹ ГОПАНО. Ф. 2410. Оп. 1, Д. 34. Л. 154.

GORANO, F. 2410, Op. 1, D. 34, L. 154.

³⁰ Там же. Ф. 3. Оп. 1. Д. 3383. Л. 28.

Ibid, F. 3, Op. 1, D. 3383, L. 28.

³¹ Там же. Л. 29.

Ibid, L. 29.

нализаторских предложения, из них было принято 89 предложений с условной годовой экономией 1218 тыс. руб., что составило 108,2 % к плану³².

Война шла к финалу, но проблема качества не стала менее актуальной. Так, в отчёте парторганизации завода № 466 за III квартал 1944 г. констатировалось: «... на заводе ослаблено внимание к вопросам трудовой и производственной дисциплины. Парторганизация недостаточно контролировала эти вопросы»³³. В отчёте за IV квартал отмечалось, что «основными причинами срыва графика в ноябре месяце является резкое снижение качества моторов, вызывавшее большой съём моторов с испытаний: «... Общее количество моторов, снятых с испытаний за ноябрь месяц 27,4 %, из них значительная часть по недостаточной мощности. Благодаря принятым мерам по линии администрации, а также парткомом завода, удалось добиться резкого снижения съёма моторов с испытаний, что позволило несколько выправить работу завода в декабре месяце»³⁴.

На заводе № 469 имени М. М. Громова в IV квартале 1944 г. партбюро провело открытое партсобрание с повесткой дня о качестве выпускаемой продукции с докладом начальника производства³⁵. В цехах, в которых был велик процент брака, были установлены доски брака и показаны его конкретные виновники³⁶.

Анализ брака показал, что понижение качества продукции непосредственно связано с нарушением технологического процесса. Для ликвидации брака был проведён ряд мероприятий, например улучшена работа станков-автоматов по разделке труб путём дополнительной оснастки этих станков, изготовлены и внедрены стапели для сборки патронных коробок и сверловки в них отверстий, изготовлены шаблоны, что дало возможность изготавливать и принимать детали в строгом соответствии с чертежами³⁷.

Аналогичная картина наблюдалась и на заводе № 119 им. Г. М. Маленкова, где в конце 1944 г. «стали иметь место факты массового брака по ряду ответственных деталей и поступление рекламаций». Партбюро называло те же причины: нарушение технологической дисциплины, наличие «элементов производственной расхлябанности», а также недостаточную борьбу за качество со стороны общественности³⁸. Партбюро завода на за-

³² ГОПАНО. Ф. 3. Оп. 1. Д. 3383. Л. 142 об.

ГОПАНО, F. 3, Op. 1, D. 3383, L. 142 ob.

³³ Там же. Л. 81.

Ibid, L. 81.

³⁴ Там же. Л. 113–114.

Ibid, L. 113–114.

³⁵ Там же. Л. 112.

Ibid, L. 112.

³⁶ Там же. Л. 33.

Ibid, L. 33.

³⁷ Там же. Л. 121–122.

Ibid, L. 121–122.

³⁸ Там же. Л. 97.

Ibid, L. 97.

седании 4 января 1945 г. постановило провести в феврале на заводе партийно-техническую конференцию, посвящённую вопросам технической учёбы закреплению кадров³⁹.

24 февраля 1945 г. партбюро завода № 119 заслушало вопрос «о выполнении решений партийно-технической конференции завода по качеству продукции». Обсуждение показало, что в цехах очень плохие условия приемки деталей, «операционные контролеры очень слабы. Мастера не предъявляют детали на приемку, а в случае доделки деталей всячески стараются их протолкнуть. Мастера очень плохо работают, они не интересуются качеством деталей»⁴⁰.

Таким образом, на основании анализа партийных документов можно сделать вывод, что главным фактором повышения качества продукции на авиационных заводах в годы Великой Отечественной войны был «человеческий фактор», с которым были тесно связаны повышение уровня технологических процессов, учеба персонала и повышение ответственности исполнителей за порученную им работу. Деятельность партийных организаций авиазаводов по повышению качества продукции сыграла положительную роль, и этот опыт может быть творчески использован в работе с кадрами на современных оборонных предприятиях России.

Список литературы

1. *Авдеев Ю.* Вертолетный лабиринт // Независимое военное обозрение. 2016. 10–16 июня. № 21.
2. *Мухин М. Ю.* Авиапромышленность СССР в 1921–1941 годах / отв. ред. А. К. Соколов; Ин-т рос. истории РАН. М.: Наука, 2006. С. 124–125.
3. *Мухин М. Ю.* Советская авиапромышленность в годы Великой Отечественной войны. М.: Вече, 2011. С. 266–267, 298–299.
4. *Подрепный Е. И.* Проблема качества в работе авиационных заводов СССР в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. по документам архивов Нижегородской области // Великая Отечественная. К 70-летию народной Победы. Материалы международной научной конференции «Великая Отечественная война 1941–1945 гг. в памяти народа и документах Архивного фонда Российской Федерации и зарубежных архивах. Проблемы изучения и публикации». Москва, 15 апреля 2015 г. М., 2015. С. 655–667.
5. *Бодрихин Н. Г.* Кожедуб. М.: Мол. гвардия, 2010. С. 30–31.

³⁹ ГОПАНО. Ф. 3321. Оп. 1. Д. 13. Л. 3 об.

ГОПАНО, Ф. 3321, Оп. 1, Д. 13, Л. 3 об.

⁴⁰ Там же. Л. 20.

Ibid, L. 20.

ACTIVITIES PARTY COMMITTEE AVIATION PLANT USSR TO ADDRESS QUALITY OF PRODUCTS DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR (1941-1945)

I. A. Kalmykov

Lobachevsky State University, The Institute of International Relations and World History, The Department of Russian History and Politics, *Nizhny Novgorod, Russia*

In article quality problems at plants of the Soviet aviation industry in the period of the Great Patriotic War, and activities of the party organizations for improvement of quality of the produced aviation engineering are considered. Discussions on production questions are reflected in declassified documents of the party organizations of plants, shortcomings of product quality are objectively shown. Among the reasons were called: technical, technological, a human factor – the negligent relation to the equipment, the bad help to shop from technological department. Organizational measures, the solution of technical and technological issues, personnel decisions, party and political work with people were the main directions of policy of the party organizations of aviation industry in the field of quality at the first stage of war. The special attention in work is paid to questions of personnel policy.

Keywords: *aircraft, plant, personnel, quality, human factor, party organization, Great Patriotic War.*

Об авторе:

КАЛМЫКОВ Иван Алексеевич – аспирант, кафедра истории и политики России, Институт международных отношений и мировой истории, Нижегородский государственный университет им. Н. И. Лобачевского, (603000, Россия, Нижний Новгород, Ульянова, 2.), e-mail: i-kalmykov@yandex.ru

About the author:

KALMYKOV Ivan Alexeevich – The Graduate Student, The Department of Russian History and Politics, The Institute of International Relations and World History, The Lobachevsky State University, (603000, Russia, Nizhny Novgorod, Ul'janova, 2.), e-mail: i-kalmykov@yandex.ru

References

- Avdeev J. *Vertoletnyj labirint*, *Nezavisimoe voennoe obozrenie*, 2016. 10–16 ijunja, № 21.
- Muhin M. J., *Aviapromyshlennost' SSSR v 1921–1941 godah*, *otv. red. A. K. Sokolov*; In: *ros. istorii RAN*. M.: Nauka, 2006. S. 124–125.
- Muhin M. J., *Sovetskaja aviapromyshlennost' v gody Velikoj Otechestvennoj*

vojny, M., Veche, 2011, S. 266–267, 298–299.

Podrepnyj E. I., *Problema kachestva v rabote aviacionnyh zavodov SSSR v period Velikoj Otechestvennoj vojny 1941–1945 gg. po dokumentam arhivov Nizhegorodskoj oblasti*, Velikaja Otechestvennaja. K 70-letiju narodnoj Pobedy. Materialy mezhdunarodnoj nauchnoj konferencii «Velikaja Otechestvennaja vojna 1941–1945 gg. v pamjati naroda i dokumentah Arhivnogo fonda Rossijskoj Federacii i zarubezhnyh arhivah. Problemy izuchenija i publikacii». Moskva, 15 aprelja 2015 g., M., 2015, S. 655–667.

Bodrihin N. G., *Kozhedub*, M., Mol. gvardija, 2010, S. 30–31.

Статья поступила в редакцию 15.05.2016 г.