

# Авиастроители

## Василий Фёдоров

К 30-ЛЕТИЮ ПАМЯТИ ПОЭТА И ПРОЗАИКА  
ВАСИЛИЯ ДМИТРИЕВИЧА ФЁДОРОВА



В нашей литературе об отечественной войне, когда речь идёт о тыле, действует, как правило, всё тот же солдат, вернувшийся с фронта. В тылу он попадал в трудовую обстановку, типичную для тех лет, - женщины и подростки. Собственно, так оно и было, особенно в деревне. При этом почему-то стыдливо умалчивается о том, что в авиастроительной промышленности, например, были сохранены все довоенные кадры. На авиазаводах работали здоровые молодые люди, вполне пригодные для фронта. После окончания авиатехникума мне самому довелось восемь лет строить самолёты в качестве технолога, мастера и старшего мастера. В начале Отечественной войны состояние нашей военной авиации было нелёгким. Незадолго почти все, в том числе и тот, на котором я работал, перешли на освоение новых машин и к первым боям успели выпустить лишь опытные образцы. Надо представить, какая ответственность легла на плечи авиастроителей. Под этой тяжестью нам, тогда молодым, вполне здоровым, и в голову не приходило стыдиться своего тылового положения: мы понимали, что значил самолёт на фронте.

Новосибирский авиационный завод, как и все другие, был переведён на военное положение. Директору Виктору Николаевичу Лисицыну было присвоено звание генерал-майора. По существу, все мы - и я, и мои друзья-

однокашники, работавшие в смежных цехах, Иван Чурилов, Иван Гамов и другие - стали солдатами - с той лишь разницей, что не имели военного обмундирования и не стояли на казённом довольствии, что по тем временам значило очень много. В обед, отстояв очередь, мы съедали тарелку мучной затирухи и возвращались в цехи. После войны на многих из нас не было пулевых ранений, но мы оказались простреленными язвами изнутри...

Среди авиастроителей есть особенная фигура - это мастер. Он испытывал, тогда, да, наверное, и сейчас, особое напряжение. Отдельные узлы машины, например истребителя, всё время совершенствовались и менялись. На участок почти ежедневно поступали новые чертежи деталей, которые нужно было срочно изготовить, - без них самолёт не взлетит. И вот уже после рабочего дня рабочему, а с ним и мастеру приходилось оставаться на работе, пока на деталях не появлялось клеймо контроля.

Трудно забыть то время, когда к нам в Сибирь прибыли эвакуированные заводы с Украины, из других западных районов - со своим оборудованием и со своими кадрами. И люди, и оборудование сразу вступали в строй. Коллективам надо было в короткий срок сжиться психологически и технологически. К сожалению, наша литература прошла мимо этой грандиозной операции. В своей поэме «Седьмое небо» я лишь краем коснулся этой темы. Видимо, здесь нужно основательное вмешательство прозы.

Наш заводской ритм удивительно точно отражал общее состояние войны. Наивысшим напряжением был сорок второй год, когда фашисты подошли к Волге. Кстати, тогда я, в числе многих, подал заявление в партию. В том году наша авиация качественно была уже на уровне немецкой. И в своих цехах мы это чувствовали. В следующем году наш перевес сказывался в том, что военпреды уже капризничали и придирались даже к самому ничтожному отклонению от чертежа. А это значило, что дела на фронтах шли хорошо. Моё личное отношение к работе для фронта определялось ещё и тем, что среди военных лётчиков было много товарищей по аэроклубу, который мы закончили вместе ещё до войны. Даже не верится, что после неё прошло уже тридцать лет. Слишком всё ещё в памяти. Несколько лет назад мне довелось побывать в цехах моего завода. Думал, что в них уже нет тех, с кем работал в трудные годы. Но, проходя по главному пролёту своего цеха, я узнавал знакомые лица. К счастью, узнавали и меня. Мои друзья ещё в строю, они и сегодня на передовой. Когда я пишу стихи, то часто думаю о них, вынесших на своих плечах тяжесть войны.

Фотография военной поры. Новосибирский авиационный завод имени В.П.Чкалова, цех №42, в котором В.Д.Фёдоров работал мастером с апреля 1941 года до отъезда в Москву в 1947 году...