

**БЕДЕЛЬ А.Э., ПЬЯНКОВ С.А.**  
**«ВСЕ В ПОРЯДКЕ ЭКСТРА-ЛЮКС»: ВОСПОМИНАНИЯ П.А. ГОНЧАРОВА О  
ПРОИЗВОДСТВЕ ВООРУЖЕНИЙ НА МОСКОВСКОМ АВТОЗАВОДЕ ИМЕНИ  
СТАЛИНА В 1939-1941 ГГ.**

*Ключевые слова:* Великая Отечественная война, ЗИЛ, Московский автомобильный завод имени И.В. Сталина, ЗИС, Гончаров П.А., воспоминания.

В статье представлены воспоминания П.А. Гончарова, повествующие об организации производства вооружений на Московском автомобильном заводе имени И.В. Сталина (ЗИС) накануне и в первый год Великой Отечественной войны. На основе архивных документов реконструируется биография автора воспоминаний, прошедшего путь от рядового инженера до руководящего работника автозавода. Сделан вывод о том, что воспоминания позволяют дополнить имеющиеся научные сведения о вкладе ЗИС в оборону страны и помогают всестороннему изучению функционирования автомобилестроения в условиях военного времени. Публикуемый документ прекрасно передает дух эпохи, показывает не только то, как коллектив завода, «не считаясь со временем», трудился над выполнением поставленных перед ним задач, но и особенности организации управления производственным процессом.

**BEDEL, A.E., P'YANKOV, S.A.**  
**«EVERYTHING IS FINE EXTRA-LUX»: MEMORIES OF P.A. GONCHAROV ABOUT WEAPONS PRODUCTION AT  
THE MOSCOW AUTO PLANT NAMED AFTER STALIN IN 1939-1941**

*Key words:* Great Patriotic War, ZIL, Moscow Automobile Plant named after I.V. Stalin, ZIS, Goncharov P.A., memories.

The article presents the memories of P.A. Goncharov, telling about the organization of weapons production at the Moscow Automobile Plant named after I.V. Stalin (ZIS) just before and in the first year of the Great Patriotic War. Based on the archival documents, the biography of the author of the memoirs, who has gone from an ordinary engineer to a managerial employee of an automobile plant, is reconstructed. It is concluded that the memoirs make it possible to supplement the existing scientific information about the contribution of the ZIS to the country's defense and will help to learn the functioning of the automotive industry in wartime conditions. The published document perfectly conveys the spirit of the era, showing not only how the plant's staff, "regardless of time," worked to fulfill the tasks assigned to it, but also the peculiarities of organizing the management of the production process.

Истории Московского автомобильного завода имени И.А. Лихачева (ЗИЛ) (до 1956 г. Московский автомобильный завод имени И.В. Сталина) посвящено значительное количество публикаций. Столь пристальное внимание к историческому пути предприятия не случайно. Без преувеличения можно сказать, что история автозавода, основанного в годы Первой мировой войны (1916), отразила в своем развитии основные этапы промышленного развития страны на протяжении XX столетия. Страницы истории автогиганта особенно ярко и во многом символично демонстрируют стремительный взлет Отечественной индустрии в 1930-е годы, выпавшие на долю страны тяжелые испытания Великой Отечественной войны, достижения советской автомобильной промышленности в послевоенные десятилетия, а также разрушение отечественного автогиганта на излете XX века в результате «либеральных реформ» [1].

Современные исследования, посвященные истории ЗИЛа, можно разделить на две большие группы: научно-популярные работы и научные исследования. К столетнему юбилею завода была подготовлена серия книг, посвященная истории автозавода. Серия изданий включает в себя трехтомник по истории ЗИЛа, а также воспоминания, статьи работников автогиганта по истории предприятия, описание материалов музейного фонда завода [2-8]. Эти издания стали своеобразной данью памяти автозаводу и его работникам, внесшим огромный вклад в промышленное развитие страны. Печально, однако, что к моменту публикации книг завод фактически прекратил промышленную деятельность и свою работу.

Несмотря на огромный массив опубликованной ценной информации по истории автозавода, некоторая их часть воспроизводит текст ранее опубликованных работ. Например, глава первого тома трехтомника по истории ЗИЛ 2016 года, посвященная истории завода в годы Великой Отечественной войны, представляет собой перепечатку десятой и одиннадцатой глав текста монографии 1966 года [2, с. 9, 238–265, 288–316; 9, с. 287–399].

В научных публикациях основное внимание исследователей обращено на изучение документального наследия Московского автомобильного завода имени И.А. Лихачева. Несмотря на ликвидацию предприятия и застройку его территории непромышленными объектами, сохраняется научный интерес к истории завода, который являлся системообразующим предприятием не только для Москвы, но и для страны в целом. В новейших статьях исследуется в

## ИСТОРИЯ

том числе и информационный потенциал исторических источников, отложившихся в архивных хранилищах. Поставлен вопрос о сохранении документального наследия заводского музея [10-13].

На современном этапе развития историографии темы, в научный оборот вводятся ранее не публиковавшиеся архивные документы по эвакуации Московского автомобильного завода имени Сталина в годы Великой Отечественной войны. Среди публикаций последних лет необходимо особо отметить сборники исторических документов, подготовленные архивистами из Ульяновска и Челябинска. Эти издания вводят в научный оборот рассекреченные документы по истории эвакуации предприятия на Урал и в Поволжье, делопроизводственную документацию партийно-государственных органов управления военных лет [14-16].

Стоит отметить, что научное осмысление истории автозавода, с опорой на архивные документы, началось в канун 50-летия автозавода. В рамках юбилейных мероприятий была создана комиссия по истории завода. В ее состав вошли видные представители коллектива автозавода, а также научные сотрудники Института истории Академии наук СССР. Так, например, в работе над книгой принимала участие А.В. Митрофанова – один из крупнейших специалистов по истории промышленности периода Великой Отечественной войны. Главным результатом работы комиссии по истории завода стала монография «История Московского автозавода имени И.А. Лихачева», вышедшая в издательстве «Мысль» в 1966 году [9]. В ходе подготовки книги по истории автогиганта были собраны архивные документы, а также воспоминания работников автозавода.

Собранная комиссией по истории автозавода коллекция документов отложилась в архивном фонде предприятия, которая в настоящее время хранится в Центральном государственном архиве города Москвы (Фонд Р-415. «ОАО “Московский завод им. И.А. Лихачева” (АМО ЗИЛ)»). При подготовке монографии по истории автозавода была использована лишь часть воспоминаний работников автозавода. Некоторые из собранных письменных свидетельств были опубликованы [17-20]. Однако значительная часть воспоминаний по истории автозавода никогда не публиковалась или использована лишь частично.

К таким, лишь частично использованным историческим источникам, принадлежат и воспоминания Павла Александровича Гончарова. В книгу по истории завода вошла цитата из его воспоминаний, описывающая события 15 октября 1941 г., когда на Московском автозаводе имени И.В. Сталина началась эвакуация на Урал и в Поволжье. Приводятся сведения по истории организации производства стрелкового оружия осенью 1941 г. [9, с. 305, 307].

Необходимо отметить, что авторы юбилейного издания использовали информационный потенциал исторического источника отчасти. Например, в книге не сообщается, что производство вооружений на Московском автозаводе имени Сталина началось еще до начала Великой Отечественной войны – в 1939 г. Вероятно, сведения о подготовке промышленности страны к крупномасштабной войне не вписывались в существовавшие каноны исторических работ той поры. Для современных же исторических исследований эти сведения являются ценными, так как они свидетельствуют о прагматичной промышленной политике государства. В условиях напряженной международной обстановки конца 1930-х годов руководство страны готовило предприятия «гражданского профиля» к поточно-массовому производству вооружения, что было оправдано и целесообразно.

Воспоминания П.А. Гончарова были собраны комиссией по истории завода 17 февраля 1964 года, то есть по прошествии почти 19 лет после окончания Великой Отечественной войны.

Чтобы глубже понять суть описываемых событий, необходимо изучить имеющиеся сведения о личности автора воспоминаний. Для этого мы обратимся к справочным сведениям, сохранившимся в фонде ЗИЛа [21, л. 151–152]. Биографические справки Московского автомобильного завода имени И.А. Лихачева сообщают, что Гончаров Павел Александрович родился в городе Симбирске (с 1924 г. Ульяновск) в семье служащего. Национальность – русский, член ВКП(б) с 1942 г. В 1927 г. (по другим данным в 1924 г.) окончил механический факультет Ломоносовского института (Московский механико-электротехнический институт имени М.В. Ломоносова) по специальности инженера-механика.

В течение двадцати лет – с 13 ноября 1928 г. по 1948 г. – П.А. Гончаров работал на Московском автозаводе на различных должностях: инженером, сменным инженером, заместителем начальника, начальником механосборочных цехов № 1 и 4, инструментальных цехов

## ИСТОРИЯ

№ 3 и 2, заместителем начальника и начальником технологического отдела, исполняющим обязанности главного технолога завода. В 1934 г. автор воспоминаний был командирован за границу со специальным заданием по реконструкции завода и изучению заграничного опыта. В годы Великой Отечественной войны П.А. Гончаров трудился начальником первого и второго инструментального цехов, начальником механосборочного цеха № 3, а после окончания войны начальником технологического отдела и заместителем главного технолога.

На Московском автомобильном заводе имени Сталина Павел Александрович трудился до 1948 г. 20 августа 1948 г., когда был переведен на работу в Государственный комитет СССР по материально-техническому снабжению (Госнаб СССР).

В биографических справках отмечены личные качества П.А. Гончарова. Так, например, сообщалось: «исключительная скромность, внутренняя собранность и дисциплина явились предпосылкой большого и быстрого роста П[авла] А[лександровича] и расположения к нему коллектива работающих с ним автозаводцев и обеспечило высокий авторитет его на заводе».

В другой справке указывалось: «за период работы тов. Гончаров П.А. показал себя технически грамотным инженером, обладающим хорошими организаторскими способностями, волевой, требовательный к себе и своим подчиненным, пользовался заслуженным уважением среди коллектива».

За годы своей работы на Московском автомобильном заводе имени Сталина П.А. Гончаров неоднократно удостоивался государственных наград: 17 апреля 1942 г. он был награжден орденом Ленина (за подготовку производства двигателей), 15 мая 1945 г. – орденом Красной Звезды (за производство стрелкового вооружения). В числе его наград и медаль «За оборону Москвы».

На наш взгляд, публикуемые воспоминания П.А. Гончарова являются ценным свидетельством по истории Московского автозавода имени Сталина в предвоенные годы, а также в первый год Великой Отечественной войны. Этот документ не только повествует о вкладе предприятия автомобильной промышленности в оборону страны, но и позволяет более детально реконструировать происходившие события.

Текст публикуемого документа передается с сохранением стилистики подлинника, в соответствии с современными правилами орфографии. В частности, сохранено авторское написание прописных и строчных букв. Слова и части слов, пропущенные или сокращенные в оригинале, восстановлены по смыслу и обозначены квадратными скобками – []. Археографические примечания к тексту обозначены звездочкой – (\*), примечания по содержанию текста документа обозначены римскими цифрами в круглых скобках – (I).

### Документ 1.

#### **Воспоминания П.А. Гончарова о создании производства вооружений на Московском автомобильном заводе имени И.В. Сталина в 1939-1941 гг.\***

17 февраля 1964 г.

1939 г. – Финская война (I). Завод получил задание освоить производство и срочно начать выпуск взрывателей (М-1) для снарядов и мин. Программа была дана большая.

Производство организовывалось во вновь созданном цехе Инструментальном № 2, который располагался на площадях основного производства и вспомогательных цехов, с использованием оборудования и кадров из действующих цехов завода. Продукция, которую предстояло выпускать была совершенно не знакома, как инженерно-техническому персоналу, так и рабочим завода. Вследствие чего наладка технологического процесса шла с большими трудностями, шел большой брак и сроки выпуска изделий срывались.

Технологический процесс был запроектирован по принципу массового производства. Токарные операции корпуса взрывателя и других деталей делались на одношпиндельных и многошпиндельных автоматах. Нарезка наружной резьбы (под очковую резьбу) впервые на заводе была освоена на сверлильных станках круглыми плашками (АКМЭ) (II).

Коллектив инструментального цеха № 2 (Начальником цеха был Тарасов А.А.) которому было поручено выполнение этого задания, не считаясь со временем боролся за его выполнение. Технологический процесс изготовления еще не был налажен, что затягивало освоение производства и выпуск продукции столь нужной тогда фронту.

## ИСТОРИЯ

Программу цех не выполнял, а за выполнением ее следил, как Наркомат среднего машиностроения (III), так и МГК ВКП(б) (IV).

В октябре 1939 г. для усиления руководства цехом и оказания помощи в освоении производства я был назначен начальником цеха. Ранее в течение 11 лет я работал в Механосборочных цехах завода. Начальником технической части цеха был назначен по совместительству тов[арищ] Крылов А.А. и начальником подотдела ОТК (V) цеха тов[арищ] Вальдман Б.Н.

Вскоре после нашего назначения, мы собрались как-то вечером у меня, обдумали что же делать дальше чтобы выполнять программу, и на следующий день с привлечением работников технологического отдела, мастеров и наладчиков наметили ряд организационно-технических мероприятий.

В цехе было много трудностей, но коллектив цеха был мобилизован на то чтобы во что бы то ни стало в ближайшее время освоить, начать выпуск изделий и выполнить заданную программу.

Не считаясь со временем работал коллектив цеха, его партийная профсоюзная и комсомольская организации, над устранением всех недостатков, которые мешали выполнять программу.

Близилась зима, когда цех начинает выполнять программу. Это чувствовал весь коллектив и настроение у работающих поднималось.

Ни один раз бывал на заводе и в цехе секретарь МГК ВКП(б) Попов Г.М., который следил за работой цеха и оказывал необходимую помощь.

В январе 1940 г. Бюро МГК ВКП(б) обсуждало вопрос о ходе выполнения плана спецпродукции на заводе.

В процессе обсуждения мне был задан вопрос «Когда товарищ Гончаров начнете выполнять программу».

Я дал обещание, что с февраля месяца программа будет выполняться регулярно. Приехав после бюро на завод я вместе с секретарем партбюро и председателем цехкома собрали актив цеха. Я рассказал, как проходило бюро, на котором я дал обещание, что с февраля месяца программа коллективом цеха будет выполняться регулярно.

Обещание свое коллектив сдержал. Цех начал регулярно выполнять программу выпуская продукцию хорошего качества, как показали испытания на полигоне.

Мне вспоминается как мой заместитель тов[арищ] Тарасов А.А., который был командирован на испытание первой партии изготовленной продукции, прислал телеграмму такого содержания: «Все в порядке экстр-люкс». Какая радость была у коллектива цеха узнавшего, что испытания прошли хорошо.

Коллектив цеха был уверен в хорошем качестве продукции так как технология была отработана хорошо и за соблюдением ее строго следили мастера, технологи и работники отдела технического контроля. К тому же надо сказать, что и культура производства, как на участках обработки, так и сборки была на высоком уровне.

Много труда энергии и знаний вложили в организацию этого производства мой заместитель т[оварищ] Тарасов А.А. начальники отделений Фильцер М.А., Моргунов, Протопопов К.И., Авдейчик, технологи Черномордик, Соколов, мастера Зверев Н.А., Калинин, Агейкин и другие.

Благодаря тому, что изготовление изделий было налажено по принципу поточно-массового производства себестоимость изделий была в 2–3 раза дешевле чем себестоимость таких же изделий на специализированных заводах. Одновременно с выпуском изделий М-1 Инструментальный цех № 2 начал освоение производства и выпуск изделий ГВМЗ (VI).

22 июня 1941 г. я, как и многие автозаводцы, отдыхал за городом. Узнав о вероломном нападении фашистской Германии на нашу родину, я немедленно направился на завод так как в такое время все должны были быть там и еще с большей энергией работать для защиты нашей родины. Продукция, которую выпускал инструментальный цех № 2 в это время, как никогда нужна была фронту в больших количествах.

В этот же день вечером, после совещания у директора завода И.А Лихачева на котором были даны указания о дальнейшей работе цехов, я вернулся в цех где меня ожидали начальники отделений, мастера, которые узнав о войне пришли на завод.

## ИСТОРИЯ

И так коллектив цеха начал работу в условиях военного времени и\*\* продолжая выпускать уже налаженную продукцию цех получил новое задание – освоить производство и начать с 15 июля 1941 г. массовый выпуск трассирующих снарядов калибра 25 мм, а также начать наладку производства бронебойных снарядов и с 20 июля начать массовый выпуск их.

И вот в эти тяжелые дни для нашей родины коллектив цеха еще с большей энергией работал для своевременного обеспечения фронта необходимой военной продукцией. Освоено было производство и начался выпуск трассирующих и бронебойных снарядов.

Вот так специалисты массового производства автомобилей, в короткий срок перестроились и стали специалистами по производству чисто военной продукции.

Одновременно с этим коллектив цеха принимал все необходимые меры, по охране завода от налетов вражеской авиации и бомбежек. Была произведена светомаскировка всех производственных участков и проверка противопожарного состояния и готовности цеха к борьбе с последствиями воздушных налетов.

В сентябре, октябре 1941 г. на фронте было особо тяжелое положение – враг рвался к Москве. Коллектив завода еще с большим напряжением, работал над выполнением всех заданий по обеспечению фронта необходимой продукцией. Работали круглосуточно и даже при воздушных тревогах. В августе была увеличена программа по трассирующим и бронебойным снарядам, а в начале сентября завод получил новое задание – освоить производство и начать в этом же месяце выпуск минометов БМ-10 калибра 82 мм.

Началась подготовка к выпуску этих изделий. Большую работу проделали в короткий срок технологи и конструктора технологического отдела завода т[оварищи] Рождественский Л.Л., Стахеев Д.Д., Барылов Г.И., Фокин, Ракитский Е.Е., Иванюк, начальник конструкторского бюро т[оварищ] Иванов К.П. и другие.

В октябре 1941 г. по решению ГКО (VII) инструментальный цех № 2 как и все цеха автомобильного производства должен быть эвакуирован на Урал в глубокий тыл. 15 октября вечером меня вызвал директор завода Лихачев И.А. и сказал: «Паша (он часто называл так меня по имени) Инструментальный № 2 должен быть эвакуирован на Урал. С оборудованием, людьми поедет твой заместитель Кузовков А.А. и начальники отделений. Начиная срочно организовывать эвакуацию, а одновременно сам приступай к организации механосборочного цеха № 3 по производству минометов. Останешься с нами в Москве. Семью свою сегодня ночью отправляй в Ульяновск».

При этом он дал указание своему помощнику т[оварищу] Карандееву обеспечить эвакуацию моей семьи, которая рано утром на грузовой автомашине вместе с семьей другого работника завода выехали в Ульяновск.

В октябре 1941 г. я был назначен Начальником Механосборочного цех[а] № 3. Уже полным ходом началась наладка и изготовление деталей БМ-10.

Комплектовались кадры из числа оставшихся в Москве рабочих, мастеров и наладчиков. Подбиралось и завозилось оборудование. С большим напряжением работал коллектив вновь организованного цеха, но программа не выполнялась.

27 октября Партком завода обсудил вопрос о работе цеха.

Для оказания помощи цеху было направлено 50 коммунистов в том числе т[оварищи] Артемьев (парторг), Комлев, Морозова (комсорг), Кантарович (профорг).

В ноябре месяце коллектив работал более слажено и организованно чем в октябре месяце. Однако суточный график еще не выполнялся.

Я и мой заместитель тов[арищ] Голичков М.С. все время находились в цехе следили за тем, чтобы не останавливалась сборка и приемка военпредом минометов, за которыми без перерыва приезжали машины для отправки их на фронт.

Спать приходилось по два три часа в сутки, а иногда и совсем не спали.

Вся жизнь проходила на заводе, шла напряженная борьба за выполнение программы.

Коллектив механо-сборочного цеха № 3 выполнил программу ноября\*\*\* на 126 %.

7 ноября 1941 в день великого праздника завод получил новое задание – освоить производство и начать выпуск пистолетов пулеметов Шпагина (ППШ).

## Примечания:

\* Заголовок редактора. Собственный заголовок документа: «Производство спецпродукции».

\*\* Слово «и» вписано поверх строки.

\*\*\* Слово «ноября» вписано поверх строки.

I. Имеется ввиду Советско-финская война 1939-1940 гг., также известная как «Зимняя война».

II. Плашки АКМЭ – токарные пластины для нарезания резьбы стандарта Соединенных Штатов Америки.

III. Народный комиссариат среднего машиностроения СССР (НКСМ СССР) – центральный орган управления исполнительной власти в СССР, ведавший отдельной отраслью народного хозяйства, аналог министерства. НКСМ СССР образован 5 февраля 1939 г. из Народного комиссариата машиностроения СССР. 17 февраля 1946 г. на базе НКСМ СССР образован Народный комиссариат автомобильной промышленности, преобразованный 15 марта 1946 г. в Министерство автомобильной промышленности СССР [22, с. 48].

IV. МГК ВКП(б) – Московский городской комитет Всесоюзной коммунистической партии большевиков.

V. ОТК – отдел технического контроля.

VI. ГВМЗ – головной взрыватель мгновенного и замедленного действия, применялся для 107 мм осколочно-фугасных мин.

VII. ГКО (ГОКО) – Государственный комитет обороны.

## Литература и источники

1. *Белый К.В., Наумова Г.Р.* Завод исчез, а история его осталась // Клио. - 2021. – № 2(170). – С. 177-181.

2. Завод и люди. 1916–2016: В 3 томах. Т. 1: Зарождение автомобилестроения / авторы проекта, сост. В.Г. Мазепа, М.А. Шелепенков; под ред. М.А. Шелепенкова, А.В. Курковой. – М.: Московский политехнический университет, 2016. – 548 с.

3. Завод и люди. 1916–2016: В 3 томах. Т. 2: Флагман отрасли / авторы проекта, сост. В.Г. Мазепа, М.А. Шелепенков; под ред. М.А. Шелепенкова, А.В. Курковой. – М.: Московский политехнический университет, 2016. – 412 с.

4. Завод и люди. 1916–2016: В 3 томах. Т. 3: Сдача позиций / авторы проекта, сост. В.Г. Мазепа, М.А. Шелепенков; под ред. М.А. Шелепенкова, А.В. Курковой. – М.: Московский политехнический университет, 2016. – 556 с.

5. Музей истории Акционерного Московского общества «Автомобильный завод имени И.А. Лихачева» / автор проекта, сост. В.Г. Мазепа. – М.: МГИУ, 2015. – 296 с.

6. Легенды и были Тюфелевой роши / автор проекта, сост. В.Г. Мазепа; под ред. В.Г. Мазепы, О.О. Петровой, А.В. Курковой. – М.: Московский политех, 2016. – 554 с.

7. Дороги, которые мы выбирали / автор проекта, сост. В.Г. Мазепа; под ред. В.Г. Мазепы, А.В. Курковой. – М.: Московский политехнический университет, 2016. – 288 с.

8. Размышления у закрытой проходной / автор проекта, сост. В.Г. Мазепа; под ред. В.Г. Мазепы, А.В. Курковой. – М.: Московский Политех, 2018. – 364 с.

9. История Московского автозавода имени И.А. Лихачева / А.П. Салов, Т.М. Сидоренко, П.И. Смирнов и др. – М.: Мысль, 1966. – 647 с.

10. *Белый К.В.* Крушение автогиганта ЗИЛ как отражение метаморфоз развития отечественной автомобильной промышленности в постсоветский период // Земля и власть в истории России. Сборник научных статей участников научной конференции памяти профессоров А.Г. Кузьмина, В.Г. Тюкавкина, Э.М. Щагина. Москва, 11–12 декабря 2018 года. – М.: МПГУ, 2020. – С. 693–703.

11. *Белый К.В.* Стенограммы заводских производственных совещаний как источник промышленных предприятий (на примере стенограмм АМО ЗИЛ) // Исторический журнал: научные исследования. – 2020. – № 1. – С. 91–101.

12. *Белый К.В.* Стенограммы воспоминаний руководителей и сотрудников Московского автомобильного завода АМО как источник по социально-психологическим аспектам начальной истории предприятия (1915–1924 гг.) // Исторический журнал: научные исследования. – 2020. – № 3. – С. 73–85.

13. *Белый К.В.* Сохраним архив Московского автомобильного завода им. И.А. Лихачева // Отечественные архивы. – 2019. – № 5. – С. 133–137.

14. Здесь ковалась Победа...: сборник документов / авт.-сост. Р.В. Ильезова; под ред. А.Г. Пашкина. – Ульяновск: Корпорация технологий продвижения, 2015. – 306 с.

15. Эвакуация: трудный путь к Победе / авт.-сост. Г.А. Демочкин, науч. и археогр. ред. Р.В. Ильезова. – Ульяновск: Корпорация технологий продвижения, 2020. – 256 с.

16. Путь к Победе: Эвакуация промышленных предприятий в Челябинскую область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: Сборник документов / Редкол.: Н.А. Антипин и др. – СПб.: Первый ИПХ, 2020. – 400 с.

17. *Смирнов П.И.* Московский автозавод едет на восток // Эшелоны идут на восток. Из истории перебазирования производительных сил СССР в 1941–1942 гг. / Отв. ред. Ю.А. Поляков. – М., 1966. – С. 246–260.

18. *Пьянков С.А.* Эвакуация Московского автомобильного завода имени Сталина на Урал в воспоминаниях А.П. Чураева // Архив в социуме — социум в архиве / науч. ред. Н.А. Антипин. – Челябинск, 2019. – С. 227–234.

19. *Пьянков С.А.* «Два дня, когда завод не работал»: воспоминания Б.А. Тодорского о событиях октября 1941 года на Московском автозаводе имени Сталина // Архив в социуме — социум в архиве / науч. ред. Н.А. Антипин. – Челябинск, 2020. – С. 388–390.

20. *Пьянков С.А.* Эвакуация Московского автозавода имени Сталина в годы Великой Отечественной войны в город Шадринск: воспоминания Л.Я. Пучкова // Современная научная мысль. – 2022. – № 5. – С. 253–262.

21. Центральный государственный архив города Москвы (ЦГАМ). Ф. Р-415. Оп. 19. Д. 1.

22. Государственная власть СССР. Высшие органы власти и управления и их руководители. 1923–1991 гг. Историко-биографический справочник / Сост. В.И. Ивкин. – М.: РОССПЭН, 1999. – 639 с.

## References and Sources

1. Belyj K.V., Naumova G.R. Zavod ischez, a istorija ego ostalas' // Klio. – 2021. – № 2(170). – S. 177–181.

2. Zavod i ljudi. 1916–2016: V 3 tomah. T. 1: Zorozhdenie avtomobilstroeniya / avtory proekta, sost. V.G. Mazepa, M.A. Shelepenkov; pod red. M.A. Shelepenkova, A.V. Kurkovej. – M.: Moskovskij politehnicheskij universitet, 2016. – 548 s.
3. Zavod i ljudi. 1916–2016: V 3 tomah. T. 2: Flagman otrasli / avtory proekta, sost. V.G. Mazepa, M.A. Shelepenkov; pod red. M.A. Shelepenkova, A.V. Kurkovej. – M.: Moskovskij politehnicheskij universitet, 2016. – 412 s.
4. Zavod i ljudi. 1916–2016: V 3 tomah. T. 3: Sdachya pozicij / avtory proekta, sost. V.G. Mazepa, M.A. Shelepenkov; pod red. M.A. Shelepenkova, A.V. Kurkovej. – M.: Moskovskij politehnicheskij universitet, 2016. – 556 s.
5. Muzej istorii Akcionernogo Moskovskogo obshhestva «Avtomobil'nyj zavod imeni I.A. Lihacheva» / avtor proekta, sost. V.G. Mazepa. – M.: MGIU, 2015. – 296 s.
6. Legendy i byli Tjufelevoj roshhi / avtor proekta, sost. V.G. Mazepa; pod red. V.G. Mazepy, O.O. Petrovoj, A.V. Kurkovej. – M.: Moskovskij politeh, 2016. – 554 s.
7. Dorogi, kotorye my vybirali / avtor proekta, sost. V.G. Mazepa; pod red. V.G. Mazepy, A.V. Kurkovej. – M.: Moskovskij politehnicheskij universitet, 2016. – 288 s.
8. Razmyshleniya u zakrytoj prohodnoj / avtor proekta, sost. V.G. Mazepa; pod red. V.G. Mazepy, A.V. Kurkovej. – M.: Moskovskij Politeh, 2018. – 364 s.
9. Istorija Moskovskogo avtozavoda imeni I.A. Lihacheva / A.P. Salov, T.M. Sidorenko, P.I. Smirnov i dr. – M.: Mysl', 1966. – 647 s.
10. Belyj K.V. Krushenie avtogiganta ZIL kak otrazhenie metamorfoz razvitija otechestvennoj avtomobil'noj promyshlennosti v postsovetskij period // Zemlja i vlast' v istorii Rossii. Sbornik nauchnyh statej uchastnikov nauchnoj konferencii pamjati professorov A.G. Kuz'mina, V.G. Tjukavkina, Je.M. Shhagina. Moskva, 11–12 dekabrya 2018 goda. – M.: MPGU, 2020. – S. 693–703.
11. Belyj K.V. Stenogrammy zavodskih proizvodstvennyh soveshhanij kak istochnik promyshlennyh predpriyatij (na primere stenogramm AMO ZIL) // Istoricheskij zhurnal: nauchnye issledovanija. – 2020. – № 1. – S. 91–101.
12. Belyj K.V. Stenogrammy vospominanij rukovoditelej i sotrudnikov Moskovskogo avtomobil'nogo zavoda AMO kak istochnik po social'no-psihologicheskim aspektam nachal'noj istorii predpriyatija (1915–1924 gg.) // Istoricheskij zhurnal: nauchnye issledovanija. – 2020. – № 3. – S. 73–85.
13. Belyj K.V. Sohranim arhiv Moskovskogo avtomobil'nogo zavoda im. I.A. Lihacheva // Otechestvennye arhivy. – 2019. – № 5. – S. 133–137.
14. Zdes' kovalas' Pobeda...: sbornik dokumentov / avt.-sost. R. V. Il'jazova ; pod red. A. G. Pashkina. – Ul'janovsk: Korporacija tehnologij prodvizhenija, 2015. – 306 s.
15. Jevakuacija: trudnyj put' k Pobede / avt.-sost. G.A. Demochkin, nauch. i arheogr. red. R.V. Il'jazova. – Ul'janovsk: Korporacija tehnologij prodvizhenija, 2020. – 256 s.
16. Put' k Pobede: Jevakuacija promyshlennyh predpriyatij v Cheljabinskiju oblast' v gody Velikoj Otechestvennoj vojny 1941–1945 gg.: Sbornik dokumentov / Redkol.: N.A. Antipin i dr. – SPb.: Pervyj IPH, 2020. – 400 s.
17. Smirnov P.I. Moskovskij avtozavod edet na vostok // Jeshelony idut na vostok. Iz istorii perebazirovanija proizvoditel'nyh sil SSSR v 1941–1942 gg. / Otv. red. Ju.A. Poljakov. – M., 1966. – S. 246–260.
18. P'yankov S.A. Jevakuacija Moskovskogo avtomobil'nogo zavoda imeni Stalina na Ural v vospominanijah A.P. Churaeva // Arhiv v sociume — socium v arhive / nauch. red. N.A. Antipin. – Cheljabinsk, 2019. – S. 227–234.
19. P'yankov S.A. «Dva dnja, kogda zavod ne rabotal»: vospominanija B.A. Todorskogo o sobytijah oktjabrya 1941 goda na Moskovskom avtozavode imeni Stalina // Arhiv v sociume — socium v arhive / nauch. red. N.A. Antipin. – Cheljabinsk, 2020. – S. 388–390.
20. P'yankov S.A. Jevakuacija Moskovskogo avtozavoda imeni Stalina v gody Velikoj Otechestvennoj vojny v gorod Shadrinsk: vospominanija L.Ja. Puchkova // Sovremennaja nauchnaja mysl'. – 2022. – № 5. – S. 253–262.
21. Central'nyj gosudarstvennyj arhiv goroda Moskvy (CGAM). F. R-415. Op. 19. D. 1.
22. Gosudarstvennaja vlast' SSSR. Vysshie organy vlasti i upravlenija i ih rukovoditeli. 1923–1991 gg. Istoriko-biograficheskij spravochnik / Sost. V.I. Ivkin. – M.: ROSSPJeN, 1999. – 639 s.

---

**БЕДЕЛЬ АЛЕКСАНДР ЭМАНУИЛОВИЧ** – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, Институт истории и археологии УрО РАН (bedel54@mail.ru).

**ПЬЯНКОВ СТЕПАН АЛЕКСАНДРОВИЧ** – кандидат исторических наук, старший научный сотрудник, Институт истории и археологии УрО РАН (kliostefan@mail.ru).

**BEDEL, ALEKSANDR E.** – Ph.D. in History, Senior Researcher, Institute of History and Archeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (bedel54@mail.ru).

**P'YANKOV, STEPAN A.** – Ph.D. in History, Senior Researcher, Institute of History and Archeology of the Ural Branch of the Russian Academy of Sciences (kliostefan@mail.ru).

---