

ПОДВИГ МОТОРОСТРОИТЕЛЕЙ: 1941–1945

Объединенная двигателестроительная корпорация Госкорпорации Ростех сегодня консолидирует в своем составе почти все российское авиационное двигателестроение и с точки зрения технологий является одним из наиболее динамично развивающихся холдингов отечественной промышленности. В него входят легендарные моторостроительные КБ и заводы, а также авиаремонтные предприятия, каждое из которых имеет долгую историю, полную трудовых подвигов и достижений научно-технической мысли. Одна из самых славных страниц, несомненно – это подвиг моторостроителей СССР в годы Великой Отечественной войны. Заводы с невероятным трудом эвакуировались, налаживали массовое производство на новых местах, поставляли фронту тысячи моторов, которые поднимали в небо самолеты Победы.

«САЛЮТ» ПОБЕДЫ

Московский Завод № 24 им М.В. Фрунзе (сегодня - Производственный комплекс «Салют» АО «ОДК») на 22 июня 1941 года производил моторы АМ-35А (использовался на истребителях МиГ-1 и МиГ-3, а также и на тяжелом бомбардировщике Пе-8) и АМ-38 (использовался на истребителях МиГ-3 и штурмовике Ил-2) конструкции ОКБ А.А. Микулина. В меньших масштабах выпускались двигатели ГАМ-34бис, предназначенные для торпедных катеров. В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета СССР «О режиме рабочего времени рабочих и служащих в военное время», завод был переведен на круглосуточный режим работы, вводились обязательные сверхурочные работы, выходные представлялись 1-2 дня в месяц. Заводчане работали по 10 часов в день.

На заводе началась оперативная подготовка коллектива к действиям в военное время. Все работники были обучены правилам противовоздушной и противохимической обороны, прошли курсы всеобщего (всеобщего воинского обучения). Штаб МПВО (местная ПВО, аналог нынешней ГО) вел работу по светомаскировке производственных корпусов, устройству водоемов с запасами воды на случай повреждения водопровода. В конце июля 1941 года война подошла к заводу вплотную – город оказался

в зоне действия вражеской авиации. Завод № 24, хорошо известный немецкому командованию, представлял собой важный объект для бомбардировок – на планшетах сбитых фашистских летчиков он был обозначен как одна из целей наряду с Красной площадью и другими объектами. После 22 июля налеты на завод стали систематическими – почти каждую ночь. Несмотря на это завод № 24 выполнял государственный план выпуска двигателей. В июне было сдано 626 моторов, а в июле уже 762.

«За образцовое выполнение заданий правительства», Указом от 23 августа 1941 года завод № 24, одновременно с воронежским заводом № 18, строившим штурмовики, был награжден орденом Ленина. Награды получили и 97 работников предприятия.

В сентябре-октябре 1941 стало ясно, что продолжать выпуск моторов в условиях непрекращающихся бомбежек невозможно. Поэтому ГКО было принято решение об эвакуации предприятия в г. Куйбышев. Уже в июне 1941 года главный инженер А.А. Куинджи выехал в Куйбышев, чтобы на месте ознакомиться с ходом строительства цехов предприятия. Первые эшелоны отправились в Куйбышев в начале октября, но завод продолжал работать. Более того, был создан новый цех № 33 – ремонтный. Еще в июне 1941 года по указанию наркомата авиационности авиационные и авиамоторостроительные заводы стали формировать и направлять в авиационные части технические группы, занимавшиеся полевым ремонтом.

В тяжелые дни осени 1941 года Завод № 24 находился частично «на колесах», частично – только начинал обустраиваться на новом месте. В этих условиях Комитет Обороны принял решение прекратить выпуск «МиГов», и все усилия крупных заводов № 1 и № 18 сосредоточить на производстве штурмовиков. Одновременно с завода № 24 снималось задание по изготовлению АМ-35А. А пока предприятия восстанавливали производственные площадки после переезда, основное внимание уделялось ремонту уже выпущенных двигателей. С этой целью в Москве, на территории эвакуированного завода № 24 были развернуты фронтовые авиаремонтные мастерские



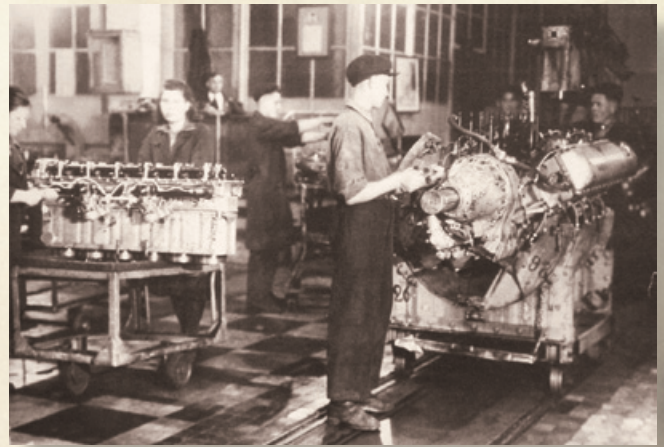
Бригада рабочих ФАРМ-24. Осень 1941 год

ФАРМ-24, в которых работало 600 человек. В начале ноября 1941 года было принято решение о выпуске на производственных площадях ФАРМа 50-мм минометов.

Успешное развитие контрнаступления под Москвой убедило руководство СССР в том, что в столице следует возобновить крупномасштабное производство боевой техники. В Москву стали возвращаться эвакуированные на восток авиационные предприятия, едва ли не первым из них стал конструкторский коллектив С.В. Ильюшина. Сергей Владимирович выступил с предложением производить Ил-2 в столице, а для минимизации перевозок возобновить в Москве производство моторов АМ-38. 15 февраля 1942 года состоялось решение ГКО, а 24 февраля вышел приказ об организации на бывшей площадке завода им. М.В. Фрунзе нового Государственного союзного авиаторного завода № 45. Директором завода был назначен М.С. Комаров, главным инженером М.С. Кононенко.

Для организации выпуска моторов на предприятии были внедрены новые формы организации труда. Технологи и конструкторы, занимавшиеся проектированием инструмента и приспособлений, были переведены на казарменное положение. Внедрялся совмещенный график производства: разработка техпроцессов, проектирование чертежей приспособлений, кондукторов, штампов, режущего и мерительного инструмента велись параллельно. Важным фактором повышения производительности труда стала деятельность заводских рационализаторов и изобретателей, которая давала существенный экономический эффект. Не меньшее значение для производства имело и стахановское движение. Одним из его проявлений было создание фронтовых бригад. Первой из них стала бригада В.Н. Алексеева, коллектив которой сделал невозможное: если раньше многие в бригаде едва выполняли норму на 70%, то теперь на доске показателей все члены фронтовой бригады давали по 130% и выше. Почин Алексеева был подхвачен на заводе, и в других цехах также стали появляться фронтовые бригады.

До конца 1942 года завод изготовил 517 двигателей АМ-38. План 1943 года предусматривал рост выпуска двигателей в 3,6 раза по сравнению с предыдущим годом. В первом квартале следовало освоить производство АМ-38Ф, а со второго – выпускать только форсированные моторы для двухместного Ил-2. Переход к изготовлению двигателя новой модификации АМ-38Ф потребовал от коллектива завода решения широкого круга задач, связанных с переоснащением производства. В апреле 1943 года было сдано 20 АМ-38Ф. В особый фонд Главного Командования было направлено 20% сверхплановой продукции. За этот успех заводу присвоили первое место во Всесоюзном социалистическом соревновании и вручили знамя Государственного Комитета Обороны. Всего в 1943 году завод № 45 изготовил 3030 авиационных двигателей и 306 групповых комплектов, отремонтировал 565 моторов, снизил себестоимость АМ-38Ф на 31,5%.



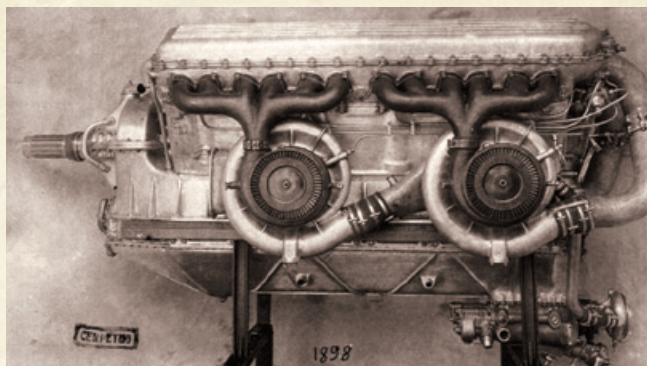
Сборка мотора АМ-38

В первом квартале 1944 года было выпущено 1023 двигателя АМ-38Ф, их себестоимость снижена до 65109 руб (в 1943 году в среднем – 74292 руб), вдвое увеличен ресурс. В 1944 году также был освоен в производстве двигатель АМ-39 для бомбардировщика Ер-2. До конца года завод сдал почти три тысячи моторов АМ-38Ф, около полутора сотен дизелей и 12 АМ-39. До сентября 1945 г. завод изготовил 1387 АМ-38Ф и 382АЧ-30Б. С завершением войны пришло время осваивать и производство мирной продукции – деталей тракторов и сельхозмашин. В июне 1945 года за героический труд в годы войны завод № 45 Наркомата авиационной промышленности указом Президиума Верховного Совета СССР был награжден орденом Ленина.

БУДУЩИЙ ПРОИЗВОДИТЕЛЬ «СЕРДЦА» МиГов

Московское АО «ММП имени В.В. Чернышева» сегодня является производителем турбореактивных двигателей типа РД-33 для истребителей семейства МиГ-29. В годы Великой Отечественной войны, в эти суровые дни, на военный лад перестраивалась вся жизнь столицы, началась эвакуация предприятий. Только за 1941–1942 гг. из Москвы было эвакуировано свыше 200 производств, некоторые из них было решено уничтожить. В их числе – Московское машиностроительное предприятие имени В.В. Чернышева. Благодаря самоотверженному труду и героизму сотрудников, завод удалось не только сохранить, но и справиться с ответственной задачей – освоить выпуск новых авиа дизелей конструкции А. Чаромского - Ф. Тулупова - В. Яковлева: АН-1, М-30, АЧ-30Б (мощностью от 900 до 1500 л. с.). Именно они устанавливались на дальние бомбардировщики Ер-2 и ночные бомбардировщики Пе-8, которые в сентябре 1941 г. принимали участие в серии авианалетов на Берлин.

Предприятие было создано в районе подмосковной деревни Тушино в 1932 году на базе ремонтные мастерские 4-го Московского авиационного техникума Гражданского воздушного флота, где производился мелкий ремонт агрегатов и аппаратов моторов М-11



Дизель АЧ-30Б

конструкции А. Швецова. В январе этого же года постановлением правительства мастерским было присвоено название «Завод № 63 ГВФ». Изначально здесь производили первые звездообразные поршневые моторы для легких гражданских самолетов «Сталь-2», Ш-7.

С июля 1941 по март 1942 года завод был в эвакуации в Казани. Всего за полтора года Заводскому КБ удалось спроектировать и построить совершенно новый, более мощный дизель М-30Б. Надежный дизель появился как нельзя кстати, перед самым началом боевых действий. Война буквально застала сотрудников завода за работой над новым двигателем. *«В то памятное воскресное утро, – вспоминает ветеран завода А. Н. Малюшкин, – я трудился в КБ в связи со срочной работой над авиадизелем М-30Б. Часов в 12 в отдел пришел заместитель главного конструктора Иван Ерофеевич Скляр и сообщил, что на нас напала фашистская Германия. Уже через четыре дня после начала войны завод стал готовиться к эвакуации в Казань: упаковывали техдокументацию, грузили на платформы оборудование».*

По прибытии на новое место большая часть кадров и имущества завода № 82 была передана заводу № 27, а над доводкой доставленных из Тушино дизелей М-30Б для дальних бомбардировщиков продолжал работать лишь небольшой коллектив, который в неимоверно тяжелых условиях военного времени устанавливал их на самолеты, осуществлявшие бомбардировку глубоких тылов противника. Вскоре его переименовали в АЧ-30Б (в честь автора и разработчика проекта А. Чаромского). Кроме самолетов, дизельный двигатель АЧ-30Б устанавливали на танках, торпедных катерах, тепловозах, большегрузных автомобилях.

Одним из участников эвакуации московского предприятия в Казань стал будущий футболист Лев Яшин. Его отец трудился шлифовальщиком на заводе и как сотни работников был эвакуирован с семьей в Поволжье.

В своей книге «Счастье трудных побед» легендарный вратарь вспоминал: «Прошло не меньше четырех суток с тех пор, как мы уехали из Москвы, а дороге все не было конца. Наконец наш эшелон сделал последнюю остановку в голой степи, под Ульяновском, и мы стали разгру-

жаться. Этот день я могу считать последним днем моего детства. Мне было в ту пору без малого двенадцать лет. Привыкать к трудностям тогда мы все научились очень быстро. А трудностей было много. Ползими таскали по снегу через степь станки и устанавливали их в будущих цехах прямо под открытым небом. Завод мы достраивали и приводили в порядок сами... Поближе к концу зимы от наскоро построенных барачков до заводской проходной протянулась тонкая и прямая как струна тропинка в снегу. В шесть утра поднимались наши отцы, одевались, умывались, завтракали и шли на завод. Шли в глубокой темноте на свет заводской проходной».

Чуть позже на завод пошел работать и сам Лев Яшин, став весной 1943 года учеником слесаря. Здесь же в заводской проходной 15-летний слесарь третьего разряда увидел на стене объявление, приглашение в футбольную секцию.

Завод вернулся в Тушино 1 марта 1942 г. Предприятие решено было ликвидировать, а вернувшихся из Казани работников и оборудование передать заводу № 45. Это был, пожалуй, одним из самых критических моментов в жизни завода. Однако главному инженеру А.Г.Таканаеву удалось отстоять завод на прежних площадях, правда, под другим названием. Здесь был организован опытный завод № 500. Основная задача предприятия остается прежней – выпуск дизелей М-30Б с одновременным созданием на территории завода ОКБ-500.

Следует отметить, что корпуса завода на московской площадке не впервые были спасены Таканаевым. Как и многие столичные предприятия, в 1941 г. при подходе немцев к Москве завод был заминирован. Главный инженер Таканаев получил приказ немедленно нажать кнопку, но он ответил, что взорвет завод лишь в том случае, если увидит своими глазами хотя бы одного немца. Таким образом, предприятие удалось спасти.

В 1943 г. по решению правительства Ульяновский завод № 25 полностью со всем персоналом и оборудованием вошел в состав завода № 500. Осенью этого же года на заводе появился лагерь военнопленных, который соответствующим образом отгородили от завода. Пленных, с учетом их гражданских специальностей, распределили по участкам, где они работали.

Постановлением ГКО от февраля 1944 г. к заводу №500 была присоединена территория завода №10 Наркомата легкой промышленности, построены и введены в эксплуатацию новые корпуса. Это дало увеличение площади на 27 559 кв м. В этом же году директором завода назначается А.А.Петров, а главным инженером – А.А.Куинджи. 5 июня 1944 г. на заводе начала работать выездная редакция газеты «Правда» и вышел первый номер заводской газеты. С этого дня общим достоянием стал опыт лучших людей завода, который помогал всем работать, равняясь на передовиков. Инициатива и горячая преданность делу нашли всемерную поддержку

на страницах газеты. При этом газета не давала пощады тем, кто в суровые дни войны своей недобросовестностью, разгильдяйством, халатностью мешал общему делу, мешал заводу двигаться вперед.

В победном 1945 г., за успешное выполнение правительственных заданий коллективу завода течение семи месяцев вручалось переходящее Красное Знамя Государственного комитета обороны. 128 рабочих, ИТР и служащих были награждены орденами и медалями Советского Союза. В том же 1945 году директором завода был назначен М.Л.Кононенко, а главным инженером – Владимир Васильевич Чернышев, с которым в дальнейшем будет связана целая эпоха реактивных двигателей и именем которого в 1983 году назовут предприятие. Именно по разработанному им проекту было организовано крупносерийное производство турбореактивных двигателей РД-500. Их созданием и серийным выпуском полностью завершилась реконструкция завода: поршневые двигатели уступили первенство турбореактивным.

МОТОРОСТРОИТЕЛИ СЕВЕРНОЙ СТОЛИЦЫ

Санкт-петербургское АО «ОДК-Климов» сегодня является ведущим разработчиком и производителем авиационных двигателей. Основная линейка продуктов включает семейство вертолетных и самолетных двигателей ТВ7-117, вертолетных двигателей ВК-2500 (ТВЗ-117). ОДК-Климов также является разработчиком реактивных двигателей РД-33 (для МиГ-29), также предприятие разрабатывает и производит системы автоматического управления двигателей.

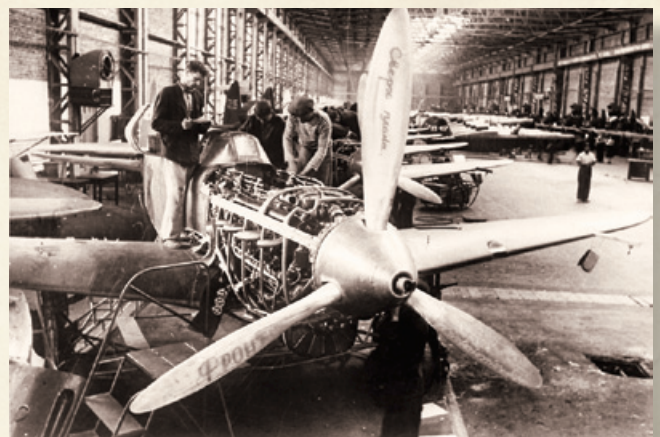
В первые дни Великой Отечественной войны более 700 работников завода №234 записались в ряды Красной армии, народного ополчения и ушли на фронт, несмотря на то, что многие работники имели бронь. Основная часть производства летом 1941 года была эвакуирована в Уфу. На оставшемся в Ленинграде оборудовании завода в течение июля–августа 1941 года была организована 3-я авиационная ремонтная база (АРБ) 13-й Воздушной армии Северного, а затем Ленинградского фронта, отмечается в материалах Ростеха. Восстанавливали авиамоторы М-105, АМ-34, АМ-35, двигатели иностранного производства, также изготавливали необходимые детали для ремонта двигателей. Ремонтировали и поврежденные в боях металлические винты. Всего на базе работало порядка 500 человек. В ноябре 1944-го 3-ю и 2-ю АРБ объединили в 216-ю подвижную АРБ с перебазированием в Гатчину. Сегодня это 218-й авиаремонтный завод, также входящий в состав ОДК.

Эвакуация завода №234 на Урал началась в 20-х числах июля 1941 года. Эшелоны со станками, инструментом и чертежным оборудованием комплектовались на станции Кушелевка. Железнодорожные платформы прибывали прямо на территорию завода.

«В ополчение проводили около 50 человек, – вспоминает Иван Яковлевич Фатин, работавший в военные годы токарем. – После митинга они ушли к Выборгскому военкомату, а мы начали демонтировать оборудование и отправлять его на железнодорожную станцию Кушелевка. Трамвай заходил прямо в цех № 5, и мы грузили все, что могли, на платформы. Брали все самое ценное: лучшие станки, металл, оснащение, первые образцы авиадвигателей. Прямо на территории предприятия рыли траншеи, подготавливали щели и оборудовали их крышей. Уехали мы первым эшелонам 25 июля. Всех разместили в теплушках с нарами. По всему пути следования стояли разбомбленные составы. Нам, к счастью, удалось проехать невредимыми. В Уфе, не в самом городе, а в пригородном поселке Черниковка были 10 августа. К работе приступили сразу, и уже в декабре 1941 года, несмотря на сильные уральские морозы, объединенный завод, получивший номер головного – № 26, начал выпускать продукцию для фронта».

В начале августа 1941 года, ко времени прибытия специалистов 234-го завода, в городок уже приехала группа ленинградцев с завода №451, среди них будущий знаменитый генеральный конструктор, тогда еще молодой инженер Сергей Петрович Изотов. Люди расселялись в жилых домах у местных жителей, в школах, общежитиях, бараках, и не только в городе, но и в окрестных селах. На устройство быта прибывшим были даны всего лишь сутки. К работе приступили на следующий день. Стояла задача наладить сборку и выпуск мотора М-105. В Ленинграде его начали выпускать еще в 1940 году с помощью рыбинских специалистов и к середине 1941 года успели произвести 68 изделий, поэтому соответствующий опыт уже был. Однако теперь предстояло развернуть производство на новых площадях, под Уфой. Заводчане в максимально сжатые сроки справились с этой задачей.

За предвоенные и военные годы конструкторский коллектив В.Я. Климова разработал целый ряд моторов семейства М-100: М-103, М-104, М-105, ВК-106, ВК-107, ВК-108. Было произведено их модификаций общим



Самолеты Як-7 с двигателями М-105ПА

количеством около 100 тыс. единиц. На этих моторах летало около половины истребительной (Як-1, Як-3, Як-7, Як-9, ЛаГГ-3, Пе-3 и др.) и бомбардировочной (Пе-2, Ар-2, СБ, Ер-2, Як-2, Як-4 и др.) авиации СССР. При этом легендарный мотор М-105 устанавливался на 36 типов самолетов, из них – 15 выпускавшихся серийно.

М-105 в различных модификациях стал самым массовым советским мотором Великой Отечественной войны. За успешную работу по созданию и внедрению в серийное производство новых образцов авиационных моторов во время войны коллектив Опытного конструкторского бюро завода № 26 был награжден орденом Ленина.

УФА – ФРОНТУ

Завод № 26, будущее ПАО «ОДК-УМПО», производитель двигателей семейства АЛ-31Ф для истребительной авиации, был образован 17 июля 1925 года. В этот день Совет Труда и Оборона принял решение о строительстве на базе мелких авторемонтных мастерских бывшего «Русского Рено» в Рыбинске завода по производству авиационных моторов. 14 января 1928 года завод вступил в строй. В 1940 году Уфимский моторный завод (УМЗ) стал дублером рыбинского завода № 26 по производству авиационных моторов М-105. До начала Великой Отечественной войны завод успел выпустить 675 М-105, отмечается в официальных материалах ОДК-УМПО.

С началом войны на площади уфимского завода был эвакуирован ряд моторных заводов, в том числе из Рыбинска. 17 декабря 1941 года рыбинский моторный завод № 26, два ленинградских завода-дублера (234-й и 451-й), частично 219-й из Москвы и два уфимских завода: моторный (384-й) и дизельный (338-й) – объединены. Новое предприятие получило номер головного – 26-й.

К концу 1941 года было сооружено одиннадцать производственных корпусов, сто двадцать семь домов и барачных, два палаточных лагеря. В них разместилось 6600 человек. В 1942 году выпуск моторов значительно

превысил уровень 1941 года и нарастал во все годы войны. Под руководством В. П. Баландина (с августа 1941 г. по 1946 г. – заместитель народного комиссара авиационной промышленности СССР – директор Государственного Союзного ордена Ленина завода № 26 в Уфе) было организовано крупное поточное производство авиационных моторов М-105ПФ, М-105ПА, ВК-107А, ВК-107ПФ, ВК-108. Уфимский моторостроительный завод изготовлял моторы для боевых самолетов Як-3, Як-9, Пе-2, ЛаГГ-3 и др.

Моторы были нужны «здесь и сейчас», фронт не мог ждать.

«В один из декабрьских дней 1941 года позвонил из Москвы секретарь ЦК КПСС Маленков. Он спросил: «Когда будет налажен выпуск моторов?»», - вспоминает В.П. Баландин. - Я ответил, что если заводы будут разделены, то это нанесет огромный вред делу.

Необходимо их объединить, а номер оставить Рыбинского - № 26, старейшего и наиболее опытного.

- А кого поставить директором?

Отбросив излишнюю скромность, говорю:

- Директором следует поставить меня. Я в Уфе работаю уже несколько месяцев, все хозяйство в моих руках.

- Как отнесется к этому Лаврентьев?

- Лаврентьев будет хорошим главным инженером. Он здесь присутствует и согласен с моим предложением».

«Было очень много случаев трудового энтузиазма и героизма. В термическом цехе для цементации коленчатых валов надо было изготовить методическую печь. Длина такой печи около 30 метров. С одной стороны в печь закладывался сырой вал, а с другой стороны он выходил с цементацией. Одним из авторов проекта этой печи был Сафронов. На фронте у него сражались два сына. Сафронов вместе с бригадой дневали и ночевали у этой печи. Когда работы были закончены, печь оставили для просушки. Растопить печь намеревались на следующий день. Сафронов отправился ночевать домой. Жил он в Уфе. Было это в декабре 1941 года, стоял жуткий мороз. Утром Сафронов проснулся с высокой температурой, но пришел пешком из Уфы на пуск печи (с транспортом часто бывали перебои). Сафронов не оставил свое детище и всю работу довел до конца. Когда пуск печи был полностью завершен и все убедились, что она работает хорошо, Сафронов свалился возле печи. Я вызвал врача. Оказалось, что у него воспаление легких. Его положили в больницу», - отмечается в воспоминаниях директора уфимского завода.

С 1941 по 1945 год моторостроительный завод № 26 под руководством В. П. Баландина выпустил более 51 000 моторов для истребителей и бомбардировщиков, созданных авиаконструкторами А.С. Яковлевым, С.А. Лавочкиным, В.М. Петляковым и др. На каждом третьем боевом самолете стоял уфимский мотор.



Группа работников уфимского завода №26, награжденных за освоение двигателя ВК-107



В.П. Баландин в своем кабинете. 1945 год

Коллектив завода двадцать три раза завоевывал переходящее Красное знамя Государственного комитета обороны. 2 июля 1945 года Указом Президиума Верховного Совета СССР завод награжден орденом Красного Знамени. Этот орден вручался исключительно за боевые действия и заслуги, таким образом труд уфимских моторостроителей приравнен к ратным подвигам.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 16 сентября 1945 года за умелое руководство трудовым коллективом завода и выдающийся вклад в обеспечение фронта авиационными двигателями, директору завода генерал-майору инженерно-авиационной службы В.П.Баландину и главному инженеру П.Д. Лаврентьеву было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот».

Уже в первый послевоенный год уфимский завод приступил к производству реактивных двигателей РД-10А для истребителей «Як» и «Ла». Выпуск этого двигателя и его модификации – РД-10Ф – было завершено в 1949 году. Годом раньше завод начал выпуск принципиально новых турбореактивных двигателей с центробежным компрессором РД-45Ф, а затем и его модификаций – ВК-1 и ВК-1Ф.

БУДУЩИЙ «САТУРН»

Рыбинское ПАО «ОДК-Сатурн», основанное в 1916 году как завод АО «Русский Рено», до 1924 года оставалось в ведении автомобилестроения, далее его история тесно связана с развитием отечественной авиации. Первым авиационным двигателем завода стал лицензионный BMWVI, который был освоен и серийно выпускался в Рыбинске под маркой М-17. Этот мотор и его модификации устанавливались на более чем 30 типах самолетов военной и гражданской, кроме того существовали модификации двигателя, которые устанавливались на танки и торпедные катера. За 10 лет (с 1928 по 1938 годы) завод серийно выпустил порядка 8 тысяч двигателей М-17. Уже в 1935 году завод в Рыбинске освоил

новый двигатель - М-100. Конструкторские службы завода тогда возглавлял В.Я. Климов. Именно под его руководством до войны были модифицированы и серийно выпускались двигатели М-100, М-103 и М-105. В 1940 году коллективом конструкторов под руководством Климова был создан новый двигатель для перспективного истребителя А. С. Яковлева Як-1 – М-105. В начале 1940-х гг. рыбинский завод увеличил выпуск двигателей для боевых самолетов и уже к началу Великой Отечественной войны довел их количество до 45 штук в день, отмечается в материалах ОДК-Сатурн.

Однако все эти работы были свернуты с началом войны – в конце 1941 года завод №26 был эвакуирован из оказавшегося близко к линии фронта Рыбинска в Уфу.



Лаврентьев П.Д.

Вспоминает П.Д. Лаврентьев, бывший директор завода № 26 (опубликовано в корпоративном ежемесячнике «Сатурн», к 70-летию Победы. Январь 2015 год):

«Эвакуация завода, несмотря на почти ежедневные полеты вражеских самолетов над заводом, проходила быстро и организованно. Отправка оборудования и материальных ценностей происходила

настолько скрыто от вражеских наблюдений, что когда завод был уже пустой, остались одни коробки корпусов, враг, по-видимому, считал, что завод на месте и поэтому до поры до времени его не бомбил, полагая, вероятно, что великолепно организованный завод попадет целехоньким в их руки. Когда был отправлен последний эшелон, я по приказу министра вместе с начальниками цехов, занимавшимися со мной эвакуацией завода,



Разрушенный корпус



Самолет Ли-2 с двигателями АШ-62ИР

вылетел на самолете на новое место завода...Первое время на новом месте было очень тяжело. Ко многим, к чему мы уже привыкли на обжитом ранее месте и что отсутствовало на новом месте, прибавились дополнительные природно-погодные трудности. Производственные площади и жилье еще строились, бушевали метели, и злой мороз обжигал людей ледяным холодом, питание по талонам, жизнь людей на подселении и многие другие трудности встали на пути возрождения завода. Но созданный по воле ЦК и цементированный партийной организацией заводской коллектив с именем «Все для фронта, все для победы!», с ходу преодолевая невозможное, по мере подхода эшелонов, отгруженных из Рыбинска, стал в невероятно тяжелых условиях продолжать делать оружие Победы....Героически трудились мужчины, женщины и подростки. В течение короткого времени бывший Рыбинский авиамоторный завод на новом месте развернул в большем масштабе выпуск более совершенной боевой техники».

Однако уже в феврале 1942 года приказом ГКО в Рыбинске началось возобновление авиационного производства. Из Уфы вернулась часть специалистов и высококвалифицированных работников. Возглавить завод, получивший порядковый № 36, поручили бывшему главному технологу эвакуированного завода С.М. Сове. В это время штат работников пополнялся за счет специалистов из Перми. Возвращались на завод и бывшие работники, прошедшие фронт и демобилизованные. Самое большое пополнение предприятие получило за счет молодежи по комсомольскому призыву.

Осенью 1943 года в Рыбинск из Уфы переехало ОКБ-250, возглавляемое главным конструктором В.А. Добрыниным, получившее задание разработать новый авиационный двигатель. Для выполнения этой сверхзадачи КБ должно было использовать производственные мощности рыбинского завода. С этого времени судьбы серийного завода и КБ тесно переплелись, отмечается в материалах ОДК-Сатурн.

В конце 1944 года завод освоил серийный выпуск мотора конструкции А.Д.Швецова АШ-62ИР. Двигатель устанавливался на транспортные самолеты Ли-2, ПС-35, ПС-43, истребители И-152, И-153 («Чайка»), а чуть

позднее - на Ан-2. По своим эксплуатационным данным двигатель не уступал лучшим зарубежным образцам. После 1952 года он выпускался на заводах Китая, Польши, и используется в авиации до сих пор.

В послевоенный период рыбинский завод запустил серийный выпуск еще более мощного по сравнению с АШ-62ИР, звездообразного двигателя А. Д. Швецова АШ-73ТК, который производился до 1957 года. Эти двигатели, оснащенные каждый двумя турбокомпрессорами, устанавливались на стратегический бомбардировщик Ту-4, а двигатели АШ-73 без компрессора - на летающую лодку Бе-6.

МОТОРОСТРОИТЕЛИ ПОВОЛЖЬЯ

История ПАО «ОДК-Кузнецов» на Самарской земле, как и многих тыловых предприятий, началась с эвакуации.

Основной продукцией завода №24 имени М.В. Фрунзе в 1941 году были моторы АМ-35А и АМ-38 конструкции А.А. Микулина. В меньших масштабах производились двигатели ГАМ-34бис, предназначенные для торпедных катеров.

В июле 1941 года Москва оказалась в зоне действия немецкой авиации. Завод №24, хорошо известный немецкому командованию, являлся стратегически важным объектом. Ежедневные бомбардировки врага выбивали московский завод из нужного ритма.

Чтобы продолжать бесперебойный выпуск двигателей для самолетов, 8 октября 1941 года Государственный Комитет Обороны СССР принял постановление об эвакуации завода № 24 им. М.В. Фрунзе в Куйбышев (ныне - Самара). Решения военного времени приводились в действие немедленно, и 9 октября стало первым днем эвакуации. Необходимо было в кратчайшие сроки снять с места огромный завод, погрузить и перебросить оборудование за тысячу с лишним километров от Москвы на новую площадку на востоке, смонтировать и запустить производство.

Куйбышевский дублер авиамоторного московского завода №24 – завод №337 – еще только строился. Решение о возведении было оформлено Постановлением Комитета Обороны при СНК СССР от 6 августа 1940 года №343/сс. В документе, в частности, говорилось, что «...моторостроительный завод № 337 рассчитан на выпуск 12000 моторов типа АМ-35А - М-105 в год». Выполнение работ было возложено на Управление особого строительства НКВД СССР, строительство велось силами заключенных Безымянлага. Месторасположение было определено в 29 км от центра Куйбышева. Сдача объекта намечена на 1 мая 1942 года, но грянувшая война переписала рабочие графики.

14 октября первый эшелон с работниками завода был отправлен из Москвы с заводской железнодорожной ветки. 27 ноября, проследив за отправкой последних эшелонов с оборудованием на новую площадку, в Куйбышев прилетел директор завода М.С. Жезлов,

который вместе с главным инженером А.А. Куинджи осмотрел корпуса и территорию. Поздно ночью они наметили график запуска основных цехов.

Заводчане сразу включались в работу. Работали по 12-14 часов, жертвуя сном и здоровьем. Квалифицированные рабочие овладевали новыми профессиями, помогая каменщикам и такелажникам. В кратчайшие сроки предстояло завершить строительство корпусов, обеспечить подключение электроэнергии, тепловых, водных и ливневых коммуникаций, построить дороги с твердым покрытием. Продолжая достраивать здания и монтировать оборудование, работники цехов начали собирать детали, привезенные из Москвы, чтобы закончить их обработку.

25 декабря 1941 года на заводе проведено испытание первого двигателя АМ-38, собранного из привезенных из столицы узлов и деталей. С момента прекращения работы в корпусах Москвы и до выпуска первых моторов в Куйбышеве прошло всего два месяца. Завод начал сдачу двигателей для самолетов-штурмовиков Ил-2.

НКАП СССР поставил перед заводом задачи, казавшиеся невыполнимыми. Согласно этим планам предприятие должно было начать сдавать продукцию уже в декабре 1941 года, а в январе 1942 года полностью восстановить производство. При этом только АМ-38 планировалось сдать в декабре 1941 года 400 штук. Реальность была такова: 18 декабря было сдано 37 изделий вместо 295 плановых, но с учетом условий работы это были хорошие показатели.

Благодаря ударной работе к февралю 1942 года было закончено возведение завода. В 1942 году моторов было собрано почти на 2,5 тысячи больше, чем год назад в Москве. По итогам соревнования заводов авиационной промышленности заводу №24 было вручено почетное знамя ГКО СССР, которое он удерживал пять месяцев подряд.

В феврале 1942 года завод стал сдавать ежедневно по 12 моторов АМ-38, а к концу 1942 года вышел на ежедневный выпуск 40 моторов, что соответствовало программе ГКО СССР.

Основной задачей 1943 – 1944 годов являлся переход на выпуск только форсированных моторов АМ-38Ф, а также создание нового мотора АМ-42 для модернизированного бронированного штурмовика Ил-10. Постановка этого мотора на серийное производство происходила в рекордно короткие сроки. Государственные испытания АМ-42 закончились 1 мая 1944 года, с 15 июля двигатель начал производиться серийно.

В 1944 году завод №24 имени М.В. Фрунзе выпустил 10 330 моторов АМ-38Ф, 501 мотор АМ-42 и 41 мотор АМ-35А.

В 1945 году помимо серийной продукции – АМ-38Ф и АМ-42 – опытное конструкторское бюро, серийно-конструкторский отдел и производство уже работали над модификациями АМ-42 (АМ-42В, АМ-42ВФ).

За военный период было произведено в общей сложности порядка 45 тысяч моторов. В 1943 году на заводе каждый четвертый рабочий был стахановцем. Показатели предприятия тех лет по сей день остаются верхней планкой возможностей трудового коллектива, настоящим подвигом людей, стоявших у станков в тылу.

За ударный труд в годы Великой Отечественной войны 3912 заводчан были награждены правительственными наградами. Медаль «За оборону Москвы» вручена более чем 1000 работников завода. Директору завода М.С. Жезлову было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Завод №24 имени М.В. Фрунзе также был удостоен высоких государственных наград. 23 августа 1941 года был издан Указ Президиума Верховного Совета СССР «О награждении завода №24 имени Фрунзе орденом Ленина «За образцовое выполнение задания Правительства по выпуску авиационных моторов для боевых самолетов», 2 июля 1945 года – Указ Президиума Верховного Совета СССР «О награждении завода №24 Наркомата авиационной промышленности орденом Красного Знамени «За образцовое выполнение заданий Правительства по производству моторов».

Текст грамоты Всесоюзного центрального совета профессиональных союзов и Министерства авиационной промышленности от 6 апреля 1946 года гласит: «... ордена Ленина и ордена Красного Знамени заводу №24 им. Фрунзе на постоянное хранение вручено Красное Знамя Государственного Комитета Обороны, присуждавшееся в годы Великой Отечественной войны победителям во Всесоюзном социалистическом соревновании». В 2015 году знамя было отреставрировано и заняло почетное место в музее предприятия-преемника завода №24 на Самарской земле – ПАО «ОДК-Кузнецов».



Завод им. М.В. Фрунзе давал фронту 40 двигателей для Ил-2 ежедневно

ПЕРМСКОЕ КБ

Пермское ОКБ-19 (сегодня АО «ОДК-Авиадвигатель») образовано Постановлением ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР 11 декабря 1939 года. Основоположники пермской конструкторской школы – знаменитые советские конструкторы Аркадий Дмитриевич Швецов и Павел Александрович Соловьев.

К 1941 году коллектив ОКБ-19 под руководством главного конструктора Швецова создал семейство двигателей воздушного охлаждения: М-25, М25В, М62 и др. Пермские моторы поднимали в небо лучшие самолеты конца 30-х гг.: И-15, И-16, И-153, Р-10. Эти машины первыми противостояли самолетам противника в начале войны.

Двигатель М-62ИР (с 1944 года – АШ-62ИР) устанавливался на военно-транспортный самолет Ли-2, который использовался еще и как ночной бомбардировщик. В ночь на 9 мая 1945 года Ли-2 доставил из Берлина в Москву акт о капитуляции Германии и Знамя Победы.

Накануне войны ОКБ-19 создало двухрядный 14-цилиндровый двигатель воздушного охлаждения М-82 (с 1944 года – АШ-82). После появления на фронте в 1942 году мотор завоевал признание летчиков. Бои под Сталинградом показали, что истребитель Ла-5 с М-82 серьезно превосходит в скорости и маневренности на всех высотах хваленый немецкий FW-190А-4. С появлением высоконадежной и простой в эксплуатации «звезды» Швецова у советской истребительной авиации открылось «второе дыхание». В январе 1942 г. Первый гвардейский краснознаменный ордена Ленина истребительный полк сообщил, что за четыре месяца не было ни одного отказа моторов Швецова и невыхода самолетов на боевые задания. Самолеты с пермскими двигателями пилотировали лучшие летчики-истребители: Николай Скоморохов, Иван Кожедуб, Алексей Маресьев, Виталий Попков и мн. др.

К концу 1942 года ОКБ-19 создает форсированный М-82Ф (с 1944 года – АШ-82Ф) с усовершенствованной маслосистемой и системой охлаждения. Это сняло ограничения с работы двигателя на взлетном режиме и

увеличило его мощность до 1670 л. с. на высотах более полутора километров. М-82Ф усилил боевую мощь Ла-5. Неограниченное время работы двигателя на взлетном режиме позволяло вести бой на небольших высотах в режиме максимальной мощности двигателя. Новая модификация самолета получила название Ла-5Ф.

М-82Ф обеспечил самолету высокую маневренность. Радиус виража Ла-5Ф и время его совершения давали летчику возможность овладеть инициативой воздушного боя на высотах до 4000 м, а по скорости истребитель теперь почти на 50 км/ч превосходил «густава» – основной самолет Люфтваффе «мессершмитт» Вf.109G.

В лобовых атаках летчики чувствовали себя «как за броневой плитой». Пробитые цилиндры, трубки высокого давления не выводили мотор из строя, и «лавочкины» даже с тяжелыми повреждениями двигателя возвращались на свои аэродромы. Ресурс двигателя увеличился в полтора раза. Часто М-82Ф вырабатывал этот ресурс без единого дефекта.

Помимо Ла-5Ф мотор М-82Ф устанавливался на двухместный учебно-тренировочный Ла-5УТИ, ночной бомбардировщик Ту-2, пикирующий бомбардировщик Пе-2 и тяжелый стратегический Пе-8.

Модифицированный М-82ФН (с 1944 года – АШ-82ФН) мощностью 1850 л.с. запущен в серию в январе 1943 года. В нем воплотилась уникальная разработка пермских конструкторов – система непосредственного впрыска топлива в цилиндры.

Дебют мотора состоялся на Курской дуге, где в воздушном бою встретились два самолета, созданных противниками к летним боям 1943 года – Ла-5ФН и FW-190А. На них была сделана ставка: истребителям с двигателями воздушного охлаждения предстояло завоевать господство в воздухе. По мнению историков, бои показали, что, несмотря на немалые потери, истребитель Лавочкина превзошел «фоккера».

АШ-82ФН устанавливался также на Ла-7 – один из лучших истребителей Великой Отечественной. Фронтовые испытания самолета в ходе Рижской операции 1944 года показали, что Ла-7 легко догоняет FW-190 в горизонтальном и вертикальном полете. Превосходство в маневренности позволяет ему зайти «фоккеру» в хвост уже на третьем-четвертом вираже. За месяц пилоты 63-го авиаполка уничтожили 55 вражеских самолетов, потеряв всего 4 истребителя и 3 летчиков. В одном из боев шестерка Ла-7 под командованием майора Воронкова атаковала 12 «фокке вульфов» и сбила семь самолетов, потеряв один.

В ноябре 1944 года ОКБ-19 создает АШ-83, который развил АШ-82ФН путем форсирования по наддуву и оборотам. Изменения конструкции базового двигателя довели мощность до 1900 л.с. АШ-83 выпускался на пермском заводе №19 с апреля 1945 года и устанавливался на самолетах Ту-2 и Ла-7.



Сборка самолетов Ту-2 с двигателями АШ-82

За высокие достижения в работе в 1943 году ОКБ-19 награждено орденом Ленина. В 1944 году пермским двигателям была присвоена маркировка «АШ» (Аркадий Швецов), а сам конструктор стал первым Героем Социалистического Труда в Пермской области. За создание АШ-82ФН для истребителя Ла-7 в честь А. Швецова провозглашен персональный тост на банкете в Кремле после Парада Победы 1945 года. Шестьсот двадцать восемь работников ОКБ-19 были награждены медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». (4244 знака).

32 ТЫСЯЧИ ПЕРМСКИХ «МОТОРОВ ПОБЕДЫ»

Моторостроительный завод № 19 (сейчас АО «ОДК-Пермские моторы») был построен на окраине Перми в 1932-34 годах для массового производства звездообразного поршневого мотора М-25 (лицензионный вариант американского Wright Cyclone R-1820). За досрочное освоение программы и высокое качество продукции завод в 1936 году был награжден орденом Ленина, годом раньше ему присвоили почетное наименование «имени Сталина».

С июня по декабрь 1941 года завод № 19 был единственным предприятием в СССР, продолжавшим серийный выпуск авиационных моторов. Остальные заводы в это время находились в состоянии эвакуации.

В первые месяцы войны завод принял на свою территорию шесть эвакуированных предприятий, включая крупный авиастроительный завод № 135 и опытное производство ОКБ П.О. Сухого. За короткое время все прибывшее оборудование было введено в строй.

Перед самой войной, в мае 1941 года, завод № 19 приступил к серийному выпуску нового мотора воздушного охлаждения М-82 (14-цилиндровая двухрядная «звезда»). Мотор М-82 был разработан опытно-конструкторским бюро завода № 19 под руководством главного конструктора А. Д. Швецова и стал самым мощным на тот период серийным авиационным двигателем (1500-1600 л.с.).

Первыми боевыми самолетами, на которые устанавливались двигатели М-82, стали бомбардировщики Су-2, выпуск которых развернулся на пермской площадке на авиазаводе № 135.

Помимо выпуска авиадвигателя М-82, на заводе № 19 в 1941 году в значительном количестве выпускались и ремонтировались моторы М-25В, М-62 и М-63 для истребителей И-16, составлявших костяк боевой авиации Красной Армии начального периода Великой Отечественной войны. Авиадвигатели М-62ИР мощностью 1000 л.с. устанавливались на массовый военно-транспортный самолет Ли-2.

В мае 1942 года двигатель М-82 был принят для созданного С.А. Лавочкиным истребителя Ла-5.

В мае 1942 года директором завода № 19 был назначен А.Г. Солдатов. Новый директор значительно усовершенствовал организацию работы предприятия, провел масштабную реконструкцию для конвейерного выпуска авиадвигателей. Было налажено собственное производство станков и сложных деталей, осваивались прогрессивные технологии, всемерно поощрялась рационализация. Например, в результате оптимальной расстановки станков, путь деталей при обработке был снижен в 2-7 раз. Механизация производства позволила широко привлекать труд женщин и подростков. Доля женщин среди персонала на заводе была одной из самых высоких в авиапромышленности (свыше 40 процентов).

Отдел ремонта и эксплуатации обеспечивал бесперебойную работу моторов на боевых самолетах, восстанавливая поврежденные двигатели непосредственно на фронте – по 130-150 единиц в месяц.

Завод в 1942 году семь месяцев подряд становился победителем во Всесоюзном соревновании за переходящее Красное знамя ГКО среди предприятий отрасли. Всего в годы войны завод № 19 получал переходящее Красное знамя ГКО 19 раз. В 1945 году переходящее Красное знамя ГКО было оставлено коллективу на вечное хранение.

В 1942 году пермские моторостроители освоили производство форсированной модификации авиадвигателя М-82Ф (1700 л.с.). Этот двигатель устанавливался помимо истребителей на бомбардировщики Ту-2 и Пе-8.

С 1943 года завод стал массово выпускать первый отечественный двигатель с непосредственным впрыском топлива М-82ФН (1850 л.с.), который существенно увеличил боевые возможности отечественных самолетов. Советские летчики, воевавшие на истребителях Ла-5ФН и Ла-7 с этим двигателями, завоевали надежное господство в воздухе в воздушных боях 1943-44 годов.

В июне 1943 года за освоение новых типов авиадвигателей большая группа заводчан была награждена орденами и медалями. С марта 1944 года моторы пермского выпуска получили маркировку АШ – по инициалам главного конструктора Аркадия Швецова.



Истребитель И-16

Пермский моторостроительный завод № 19 за четыре года войны выпустил порядка 32 тысяч моторов для 15 тысяч самолетов. Более трех тысяч заводчан ушли на фронт, более 700 из них сложили головы в боях за Родину.

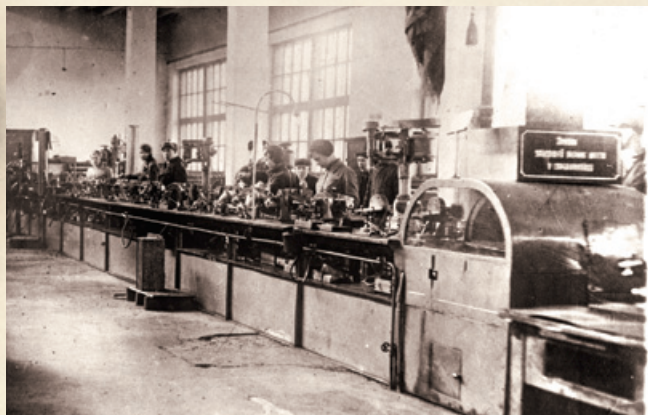
В сентябре 1945 года завод № 19 за свой вклад в Победу был награжден боевым орденом Красного Знамени.

ОДК-СТАР

Завод, который сегодня является АО «ОДК-СТАР», российским центром компетенции в области разработки, производства и сервисного обслуживания комплексных систем топливопитания и управления газотурбинными двигателями воздушного, наземного и морского назначения, был заложен в 1938 году. К концу 1940 года завод выпустил первые сотни карбюраторов. На заводе имени Сталина (ныне – АО «ОДК-Пермские моторы») карбюраторы ставились на двигатель М-62 для истребителя И-16. До начала Великой Отечественной войны завод освоил производство карбюраторов К-105БП для двигателей скоростных истребителей Як-7б и Пе-3, пикирующего бомбардировщика Пе-2.

Война и начавшаяся в связи с ней эвакуация людей и материальных ценностей на Восток заставила объединить московский завод № 33 с его уральским дублером, отмечается в материалах ОДК-СТАР. В октябре 1941 года в Перми на территории молодого предприятия разместился прибывший из Москвы карбюраторный завод и входящее в его состав ОКБ главного конструктора Ф. А. Короткова. Приказом наркома от 28 октября 1941 года эвакуированный завод был организационно объединен с пермским заводом.

ОКБ, возглавляемое Ф. А. Коротковым, проработало в Перми почти два года. Совместно с заводом № 33 его коллектив занимался доводкой и обеспечением серийной поставки карбюраторов для авиадвигателей. В 1943 году эвакуированные предприятия начали возвращаться на места прежней дислокации. Вернулось в Москву и ОКБ Ф. А. Короткова. Однако завод № 33 остался в Перми, и теперь уже навсегда.



Сборочный цех АО «ОДК-СТАР» во время войны

Всего за годы Великой Отечественной войны будущее ОДК-СТАР произвело 1 млн. 107 тыс. карбюраторов. В 1945 году предприятие за выдающиеся достижения в труде и производстве стратегической продукции было награждено орденом Трудового Красного Знамени.

ОТ ГАТЧИНЫ ДО ОМСКА

В сложных условиях начала Великой Отечественной войны, когда авиационные заводы №47, 387 и 284 были эвакуированы из Ленинграда, Городской комитет Партии принял решение о необходимости поддержания на соответствующем уровне самолетного парка 13 Воздушной Армии Северного фронта за счет ввода в строй поврежденных по различным причинам самолетов. Стало совершенно очевидным, что существовавшие в ВВС мелкие и всякого рода подвижные ремонтные мастерские не могут решить этой задачи. Решением Военного Совета Ленинградского фронта №144 от 5 августа 1941 года на площадях эвакуированных заводов в Ленинграде были созданы 2-я в Московском районе и 3-я в Выборгском районе авиационные ремонтные базы. Преодолевая неимоверные трудности становления, 2-я и 3-я АРБ одновременно с подготовкой квалифицированных специалистов по ремонту выполняли задачи восстановления боевых самолетов и двигателей. Вчерашние рабочие и служащие, не имевшие в прошлом никакого отношения к авиации, становились специалистами капитального ремонта самолетов, создавали технологию ремонта и выпуска запасных частей из имевшихся в наличии материалов и средств. Благодаря растущему мастерству, энергии и настойчивости в работе всего личного состава баз все задачи, стоявшие перед ними, выполнялись в срок. 20 ноября 1944 года 2 АРБ и 3 АРБ были объединены в 216 АРБ с перебазированием в г. Гатчина Ленинградской области, освобожденный от немецко-фашистских захватчиков 26 января 1944 г. С организацией 216 АРБ определилась ее основная специализация по ремонту штурмовиков Ил-2, пикирующих бомбардировщиков Пе-2 и авиационных моторов АМ-38Ф. Всего за период с 1941 г. по 1945 г. было отремонтировано более 940 самолетов различных типов (МиГ-3, И-16, У-2, УТИ-4, Су-2, Р-5, СБ, Ил-2, Пе-2, Як-6, По-2 и др.), около 2 170 спецавтомобилей, более 1 000 авиадвигателей, большое количество агрегатов и узлов авиационной техники. Сегодня гатчинское АО «218 АРЗ» (АРЗ – авиаремонтный завод, ред.) выполняет капитальный ремонт вертолетных двигателей ТВ3-117 всех модификаций и ТВ2-117А (АГ), двигателей Р95Ш и Р195 для самолетов-штурмовиков Су-25 и Су-39 и другие задачи.

История 570 АРЗ (г. Ейск) берет свое начало в 1915 году, когда в Петрограде была сформирована школа морских летчиков. В 1917 году школа была переведена в Ораниенбаум, в 1918 году – в Нижний Новгород, в 1919 году – в Самару, в 1922 году – в Севастополь, а в 1931 году

– в Ейск. В 1937 году школа преобразована в «Военно-морское авиационное училище имени Сталина». 3 июля 1941 года мастерские при училище были выделены в отдельное самостоятельное авиаремонтное предприятие. Во время оккупации Ейска предприятие вместе с училищем было переведено сначала в Моздок, а затем в село Борское близ Куйбышева. В Ейск предприятие вернулось в конце 1943 года. За годы войны его коллектив отремонтировал 1319 самолетов 22 различных типов, ввел в строй 1433 авиационных мотора 11 типов, 1149 воздушных винтов, 3380 амортизационных стоек, 3360 комплектов вооружения, 34755 различных приборов для самолетов.

Двадцать второго июля 1941 года была сформирована 27-я военная авиашкола на базе Свердловского аэроклуба ОСОВИАХИМА. Сегодня это - Арамилский авиационный ремонтный завод (г. Арамил, Свердловская обл.). В том же 1941 году авиашкола была переименована в 723 стационарную авиационную мастерскую. С того времени на предприятии производили ремонт самолетов Р-5, УТИ-4, И-16, По-2, Як-12, Як-18, «Кинг-Кобра», Ли-2, Ил-14, МиГ-15, МиГ-17 и двигателей М-11, АШ-62, АШ-82.

Еще в 30-е годы, задолго до Великой Отечественной войны, в городе Челябинск размещались авиационные мастерские по ремонту самолетов Р-5, РЗ-Т, РЗ-Е, авиадвигателей М-11, М-17, М-34 первого поколения. Ремонтировали в месяц 3-4 самолета и 10-12 авиадвигателей.

В начале Великой Отечественной войны программа по ремонту самолетов и авиадвигателей была резко увеличена. В месяц стали ремонтировать до 16 самолетов и 70 авиадвигателей. 3 июля 1941 года мастерские срочно



Штурмовик Ил-2

были переведены из г. Челябинск в поселок Шагол, ближе к аэродрому и железнодорожной станции, в более благоустроенные здания и сооружения, где в настоящее время и располагается филиал АО «218 АРЗ» «712 АРЗ». С началом войны задачи мастерских усложнились. Потребовался ремонт самолетов-бомбардировщиков ТБ-3, на которых проходило первоначальное летное обучение курсантов, а также скоростного истребителя И-16, участвующего в военных действиях. Условия работы даже для военного времени были сверхтяжелыми. Работали под открытым небом в любое время года, в любую погоду. На трудности не жаловались – война! А лозунг: «Все – для фронта!» был стимулом к труду для победы. За самоотверженный труд семь наиболее отличившихся работников были награждены орденами и медалями.

Серьезный вклад в борьбу в воздухе на фронтах Великой Отечественной войны внес и омский завод, сегодня являющийся филиалом АО «ОДК» «ОМО им. П.И. Баранова». 12 августа 1941 года по приказу народного комиссара авиационной промышленности на основании постановления ГКО завод эвакуируется из г. Запорожье в г. Омск. Сибирский город сделал все возможное, чтобы максимально быстро принять и разместить прибывших людей и оборудование для того, чтобы предприятие как можно быстрее начало выдавать столь необходимую фронту продукцию, отмечается в материалах ОДК. Уже 7 ноября того же года был испытан первый собранный в Омске двигатель М-88Б (для бомбардировщиков Ил-4). В полную силу завод начал работать в январе 1942 года. За годы Великой Отечественной войны было произведено около 20 тысяч двигателей, в том числе, М-88Б и АШ-82ФН. За образцовое выполнение заданий по серийному производству моторов завод был награжден в 1944 году орденом Трудового Красного Знамени, а в 1945 году — орденом Ленина. В послевоенный период завод продолжает совершенствовать производство авиадвигателей, выпускаются двигатели АШ-82Т для Ил-14, АШ-82В для вертолета Ми-4.



Самолет У-2 с мотором М-11