

Уфимское «сердце» САМОЛЕТОВ

17 июля 1925 года началась история ОДК-Уфимского моторостроительного производственного объединения, крупнейшего в России двигателестроительного предприятия. В этот день Совет Труда и Оборона СССР принял решение строить на базе мелких авторемонтных мастерских бывшего «Русского Рено» в Рыбинске авиамоторный завод.

В начале пути

В середине 20-х годов молодая страна, вступившая на путь индустриализации, начинает активно развивать машиностроительную отрасль. Одно из важнейших направлений – авиационное. В 1928 году Рыбинский, или как его еще называли, верхневолжский завод № 26 выпускает первые 10 авиамоторов М-17 по немецкой лицензии. Их надежность в 1929 году продемонстрировал всему миру летчик Михаил Громов. Именно рыбинские моторы стояли на пилотируемом им самолете конструктора Архангельского под символическим названием «Крылья Советов» (АНТ-9). Машина под управлением Громова преодолела 9000 километров по маршруту Москва – Берлин – Париж – Рим – Марсель – Лондон – Берлин – Варшава – Москва.

В 1931 году строительство еще одного крупного моторостроительного завода страны начинается в Башкирии. К авиации он пока не имеет отношения: здесь будут делать моторы для комбайнов. Строительство круто меняет жизнь Уфы и окрестностей. Буквально на

глазах начинают расти не только цехи, но и социальная инфраструктура. В 1935 году на Рыбинском заводе разворачивается серийное производство моторов М-100, давших начало целому семейству изделий, а в Уфе собирают первый комбайновый мотор, сделанный полностью из деталей собственного производства.

Через пять лет, когда боевые действия Второй мировой войны приблизились к границам СССР, уфимский завод № 384 передан в ведение Наркомата авиационной промышленности и становится дублером Рыбинского завода по производству изделий М-105 и его модификаций. К началу войны здесь выпущено 675 таких моторов.

Со становлением предприятия неразрывно связана история его профсоюзной организации. Трудящиеся Рыбинского моторного завода № 26 до 1931 года были членами профессионального союза металлистов. В связи с разделением его на ряд отраслевых профсоюзов работники стали входить в Союз рабочих автотракторной и авиационной промышленности (ПАТАП), который уже в 1934 году

был разделен на три отраслевых профсоюза. С этого времени сотрудники предприятия стали членами Союза рабочих авиационной промышленности, впоследствии – Российского профессионального союза трудящихся авиационной промышленности.

С 1931 года выпускается заводская газета, созданная как орган парткома, завкома и дирекции. За время своего существования она меняла имя несколько раз: «Новостройка», «За мотор и турбину», «Двигатель», «Сталинец», «Машиностроитель», а с 1967 г. и до нашего времени – «Моторостроитель». Газета с первых дней существования стала богатейшим источником информации о заводе, в том числе и о его профсоюзной деятельности.

Военные годы

В октябре 1941 года началась эвакуация Рыбинского завода в Уфу на площади как 384-го, так и строящегося 338-го дизельного завода: в Башкирию отправлялись оборудование, станки, собранные двигатели и отдельные детали, рабочие, служащие, их семьи. Насе-



ление Уфы практически мгновенно возросло с 250 до 300 тысяч человек, а если прибавить к этому прибывающих параллельно ленинградцев, москвичей – масштабы грандиозные.

17 декабря 1941 года Рыбинский моторный завод № 26, два ленинградских завода (234-й и 451-й), частично 219-й из Москвы и два уфимских завода: моторный и дизельный – были объединены под названием «Государственный Союзный Ордена Ленина завод № 26». Во главе предприятия встал директор Василий Баландин.

На новом месте производство пришлось отстраивать не с нуля, но большинство корпусов на площадке дизельного завода все же были не готовы. Днем и ночью при сильном морозе под открытым небом срочно делалась разметка будущих цехов, в еще не достроенных корпусах монтировали, отлаживали и запускали оборудование.

Сколько бы рабочих и специалистов ни прибыло, для решения масштабных задач кадров не хватало. К станкам встали подростки, женщины, старики. Огромными усилиями заводу удалось не только выйти на нужное фронту количество моторов, но и стать победителем в борьбе за знамя Государственного Комитета Обороны.

Знамя ГКО коллектив завода как победитель соцсоревнования предприятий авиационной промышленности с 1942 по 1945 гг. завоевывал 23 раза. Затем оно было оставлено на вечное хранение и по сей день находится в музее ОДК-УМПО.

В обеспечении работников жильем, улучшении социально-быто-

вых условий большую роль сыграл заводской профсоюзный комитет. Также здесь решались вопросы патриотического воспитания молодежи, помощи фронту. Завком пропагандировал стахановское движение и деятельность молодежных комсомольских фронтовых бригад.

За годы войны завод № 26 выпустил более 51 тысячи моторов для истребителей и бомбардировщиков конструкторов А.С. Яковлева, С.А. Лавочкина, В.М. Петлякова и других. На каждом третьем боевом самолете стоял уфимский мотор. Самолет Як-9У с мотором ВК-107А (разработка конструктора В.Я. Климова, доводка и внедрение в серийное производство которой прошли в Уфе) признан самым быстрым истребителем Второй мировой войны.

В 1945 году завод № 26 был награжден орденом Красного Знамени, эта награда вручается обычно только за боевые заслуги. Таким образом, героический труд моторостроителей был приравнен к ратному подвигу.

Самым массовым мотором Великой Отечественной войны стал М-105ПФ – форсированный пушечный. В Уфе их было изготовлено более 35 000 штук. В 2008 году в музее объединения установлен М-105ПФ, пролежавший в земле более 60 лет и найденный поисковиками среди обломков истребителя ЛаГГ-3 на границе Ленинградской и Новгородской областей.

Рост моторной державы

С концом Второй мировой войны завершилась и эпоха поршневых авиационных моторов. Первый по-

слевоенный год стал годом коренного перелома в области авиационной и начала эры реактивной авиации. Уфимский завод одним из первых в отрасли приступил к производству реактивных двигателей РД-10А, применявшихся на одиннадцати типах и модификациях самолетов.

В 1948 году завод начал выпускать принципиально новые турбореактивные двигатели с центробежным компрессором – РД-45Ф, а затем и его модификации – ВК-1 и ВК-1Ф. Они устанавливались на истребители МиГ-15 и МиГ-17, Су-15, Як-50, Ла-176 и Ла-200, бомбардировщики Ту-14, Ту-82 и Ил-28.

В 50-х на УМЗ начался выпуск короткоресурсных реактивных двигателей, в 60-х – турбореактивных двигателей для крылатых ракет.

С 1967 года предприятие приступает к производству автомобильных моторов для «Москвичей». Для решения этой задачи строятся отдельные корпуса автопроизводства, где ежедневно сходит с конвейера до 1500 моторов.

Венцом советского авиадвигателестроения и визитной карточкой УМПО стал АЛ-31Ф – турбореактивный двухконтурный двигатель для самолета Су-27. Его выпуск, начатый в 80-е годы, продолжается до сих пор.

Памятник самолету Су-27 – визитная карточка микрорайона Инорс в Уфе.

С 1980 года объединение производило бесфорсажный турбореактивный двигатель Р95Ш разработки С.А. Гаврилова для самолета-штурмовика Су-25.



Двигатель Р95Ш увековечен в скульптурной композиции «Машина на времени» в Сквере моторостроителей возле отдела кадров ОДК-УМПО.

Профсоюзный комитет в описываемый период особое внимание уделял улучшению материально-бытового положения работников, а также их досугу и оздоровлению.

90-е: задача – остаться в строю

В 90-е гособоронзаказ сошел на нет. Службы и производственные цехи переводили на сокращенный график, работников отправляли в вынужденные отпуска. В цехах перешли на гражданскую продукцию – кроме снегоходов «Рысь» и мотоблоков делали обогреватели, топоры, сайдинг, иглы для одноразовых шприцев.

Распад СССР, изменение политической ситуации в стране, безработица, невыплата заработной платы – все это негативно отразилось на профсоюзной организации. Снизилось количество членов профсоюза, люди выказывали недовольство, заявляли, что их надежды не оправданы. Тем не менее, профком продолжал работу, стараясь поддержать заводчан.

Постепенно завод выбрался из кризиса и начал возвращаться к активной работе по основному профилю. Во многом этому способствовало появление зарубежных заказов на двигатели АЛ-31ФП – модификацию АЛ-31Ф с поворотным реактивным соплом. В 1994 году предприятие начинает выпускать конверсионный двигатель АЛ-31СТ для газоперекачивающих агрегатов, разработанный на базе АЛ-31Ф. У этой программы, как покажет время, большое будущее.

Новое тысячелетие принесло новые проекты, а затем вернулся и гособоронзаказ.

ОДК-УМПО сегодня

В настоящее время ОДК-УМПО входит в Объединенную двигателестроительную корпорацию госкорпорации Ростех и является разработчиком и крупнейшим производителем авиационных двигателей в России. Основу производственной программы объединения составляют разработка, производство и сервисное обслуживание двигателей для самолетов марки «Су». В качестве филиалов в состав предприятия входят Опытно-конструкторское бюро им.



А. Люльки и Лыткаринский машиностроительный завод. Управляющим директором ПАО «ОДК-УМПО» является Евгений Семивеличенко.

Управляющий директор ОДК-УМПО Е.А. Семивеличенко вместе с ветеранами и тружениками тыла возлагает цветы к памятнику Н. Гастелло на митинге в честь Дня Победы.

ОДК-УМПО входит в состав кооперации по ряду масштабных проектов и программ ОДК: освоение серийного выпуска деталей и узлов двигателя ПД-14 для отечест-

венного гражданского самолета МС-21, серийный выпуск компонентов вертолетных двигателей ВК-2500, повышение надежности двигателей АЛ-31СТ и разработка нового семейства газотурбинных приводов для газотурбинной промышленности. Новые проекты стали стимулом не только для развития производственно-технической базы объединения – на предприятии появляются новые рабочие места, открыты возможности для профессионального роста.

Во вступивших в строй четырех производственно-технологичес-





черноморского побережья. Учрежденный первичкой лагерь им. Гастелло входит в перечень лучших детских лагерей республики и России. В 2016–2017-м прошла его глобальная реконструкция: на смену щитовым домикам пришел новый комфортабельный корпус, открыт медицинский центр.

Не забывает профсоюзная организация и о ветеранах. О благополучии сотрудников, находящихся на заслуженном отдыхе, заботится также Совет ветеранов ОДК-УМПО.

Председатель Совета ветеранов Любовь Крючкова и председатель профсоюзной организации ОДК-УМПО Владимир Супов поздравляют заводчан с Днем пожилых людей

Весной 2020 года заводские проходные преобразились в преддверии юбилея предприятия. Новые баннеры украшены логотипами 95-летия завода и 75-летия Великой Победы, а также портретами легендарных директоров предприятия: Василия Баландина, который руководил заводом в годы войны, и Михаила Ферина, стоявшего во главе объединения с 1947 по 1977 год. □

Подготовлено управлением корпоративных коммуникаций ОДК-УМПО, г. Уфа

ких центрах, специализирующихся на изготовлении компонентов двигателей ВК-2500, в перспективе будут трудиться около 700 работников. В ПТЦ – новейшее оборудование и высокий уровень организации производства.

Как и прежде, на страже интересов заводчан стоит первичная профсоюзная организация ОДК-УМПО. С 2011 года ее председателем является Владимир Супов. Задачи первички: следить за выполнением условий коллективного договора, соблюдением мероприятий по охране труда и технике бе-

зопасности, способствовать адаптации молодежи на предприятии, поддерживать оказавшихся в трудной жизненной ситуации работников через кассу взаимопомощи и др.

Профком поддерживает проведение конкурсов профмастерства, спортивных турниров и соревнований, организует торжественные проводы призывников в армию.

Одно из направлений деятельности профсоюза – кампания по летнему оздоровительному отдыху детей заводчан. Для ребят есть путевки в лагеря Башкортостана и

