

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов
Том 36.
Московский МЗ
Вперед
1931-1984**

А.В. Манин-Уралец

**Подвиг заводов Том 36.
Московский МЗ Вперед 1931-1984**

«Автор»

2026

Манин-Уралец А.

Подвиг заводов Том 36. Московский МЗ Вперед 1931-1984 /
А. Манин-Уралец — «Автор», 2026

В период своего становления в начале 1930-х годов завод, тогда еще с совсем другим предназначением, но позже ставший известным предприятием ОАО «Московский машиностроительный завод «Вперед», специализировался на выпуске деревянных груб, стройдеталей и мебельной продукции по заказам армейских ведомств. А с началом Великой Отечественной войны завод перепрофилировался - на выпуск изделий для авиации. В книге главное внимание уделено этапам освоения новых видов изделий для разных типов самолетов и вертолетов, а также роли в организации и выполнении этих работ руководителями предприятия, ИТР и производственным персоналом. В перестроечно-рыночную эпоху коллектив ОАО «ММЗ «Вперед» вошел в холдинг ОАО «Вертолеты России» и ОАО «ОПК Оборонпром» и, работая в новых сложных условиях, успешно выполнял государственные заказы.

© Манин-Уралец А., 2026

© Автор, 2026

А.В. Манин-Уралец

Подвиг заводов Том 36.

Московский МЗ Вперед 1931-1984

ВВЕДЕНИЕ

Созданная в 2011 году летописная история ОАО «Московский машиностроительный завод «Вперед» холдинга ОАО «Вертолеты России» и ОАО «ОПК Оборонпрома» с названием «Только вперед» посвящена инженерам, рабочим, служащим ММЗ «Вперед» всех поколений, чей вклад в становление и развитие завода, освоение номенклатуры изделий люди ценят и вспоминают с благодарностью.

Участникам Великой Отечественной войны; работникам тыла, пережившим тяжелые времена.

Ветеранам всех поколений завода, труд которых в совершенствовании его производственной базы и в освоении новой авиационной техники нельзя переоценить.

Работникам, приумножающим успехи завода и поддерживающим его традицию - двигаться вперед.

Молодежи, умеющей ценить труд предшественников.

Всем, кто любит завод «Вперед».

В трудовом коллективе в трудные времена рыночных экономических реформ твердо верили, что его история и на этой временной грани преодоления трудностей и освоения новейших изделий не заканчивается. «Впереди, без сомнения, - утверждали в нем, - наши другие, более весомые юбилейные даты!»

Собранные на тот юбилейный год материалы для трудовой летописи состояли из сведений, почерпнутых из уже имевшихся летописных глав книги издания 1996 года (автор В. К. Ворог), а также в архиве предприятия, в отделе кадров, в воспоминаниях ветеранов и в беседах автора нового издания А. В. Манина-Уральца с главными специалистами предприятия.

В книгу внесли свой высокий вклад соавторы издания – ведущие специалисты-ветераны Е. П. Овчинников и Н. Л. Михайленко.

Во вступительном слове они писали: «Пусть эта книга в перспективе послужит доброй цели - сохранению нашей общей истории, памяти о созидателях вечного и доброго - труда во имя будущего и, значит, о людях, создававших эту историю. Историю завода «Вперед». Историю развития авиации. Историю любимой Москвы. Историю развития нашей страны».

Коллектив заводской редколлегии нового издания представляли: Д. Е. Пальцев (председатель); В. Ф. Бондарчук; К. В. Соловьев; В. У. Овсянникова.

Редколлегии принадлежит и заслуга аннотации, в которой сообщалось:

«Высокотехнологичное современное промышленное предприятие «Вперед» является лидером в производстве рулевых винтов и лопастей к ним для вертолетов семейства «Ми» («Ми-8», «Ми-17», «Ми-24», «Ми-26», «Ми-28», «Ми-35» и др.). Коллектив освоил также выпуск воздушных винтов различного конструктивного исполнения (моноблочных, гидравлических с изменяемым шагом, тянущих, толкающих) для сверхлегких, легких и спортивных самолетов («Як-18Т», «Як-50», «Як-52», «Як-54», «Як-55», «Су-26», «Су-49»), а также ветроэнергетических установок различной мощности...

В книге главное внимание уделено этапам освоения новых видов изделий для разных типов самолетов и вертолетов, а также роли в организации и выполнении этих работ руководителей предприятия, ИТР и производственного персонала».

**ОГЛАВЛЕНИЕ
ВСЕХ РАЗДЕЛОВ
ИСТОРИИ ЗАВОДА:**

Нам 80, и мы устремлены вперед
ПРИЛОЖЕНИЕ-ПРЕДИСЛОВИЕ

История завода до его вхождения в систему авиастроения (1931-1941 гг.)

ЧАСТЬ I

ТРИДЦАТЫЕ-СОРОКОВЫЕ

Глава 1. Становление нового завода Авиапрома

Глава 2. Нарастивая мощь авиации

Глава 3. Все во имя Победы

Глава 4. Славные имена

ЧАСТЬ II

**КУРСОМ ВОССТАНОВЛЕНИЯ
ЭКОНОМИКИ**

Глава 1. Мирное время

Глава 2. Освоение нового изделия

Глава 3. Строительство базы отдыха

Глава 4. Работа с рентабельностью

Глава 5. Судьбы заводских изделий

ЧАСТЬ III

АМБИЦИОЗНЫЕ ПРОГРАММЫ

Глава 1. В отрасли вертолетостроения

Глава 2. Опора на коллективные отношения

Глава 3. Путь в «семилетке»

Глава 4. С заводской маркой «Вперед»

ЧАСТЬ IV

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ
ПРОИЗВОДСТВА**

Глава 1. На укрепленных позициях

Глава 2. Никакого «застоя»!

Глава 3. Кадры и стимулы труда

Глава 4. С энтузиазмом 80-х годов

ЧАСТЬ V

**МЕЖДУ ПРОШЛЫМ
И БУДУЩИМ**

Глава 1. Вступая в Перестройку

Глава 2. Последняя «трудовая пятилетка»

Глава 3. Дополнения в социальной сфере

Глава 4. Роль представителей общественности

ЧАСТЬ VI

В ЭПОХЕ ЛИБЕРАЛЬНЫХ РЕФОРМ

Глава 1. Преодоление финансовых невзгод

Глава 2. Под новым управлением

Глава 3. В системе ОПК Оборонпрома

Глава 4. Сохраняя авторитет

ЧАСТЬ VII

ТРУД И ПОЧЕТ

Глава 1. С современной квалификацией персонала

Глава 2. Обоснованный оптимизм

Глава 3. Преемственность поколений

Глава 4. Продолжение трудовой биографии

ПРИЛОЖЕНИЕ

Воспоминания ветеранов

Работница-легенда

Развитие людей и производств

Связь поколений

Важная наша продукция

Мы помним

Инструментальный

Экспериментальная лаборатория

Развивалась телефонная - и радиосвязь

Завод — не только производство

Главное - забота о людях

НАМ 80, И МЫ УСТРЕМЛЕНЫ ВПЕРЕД

(Слово генерального директора ОАО «ММЗ «Вперед» Д. Е. Пальцева, 2011 г.)

Будущее неразрывно связано с прошлым.

80 лет - мгновение в масштабах мировой истории.

Но 80 лет предприятия, коллектива или конкретной жизни - это невероятно долгий период.

В него укладывается и великое таинство рождения, и детство, первые шишки, и юношеское становление - прекрасная молодость, зрелость и развитие.

Мы отмечаем большой юбилей нашего предприятия - Московского машиностроительного завода «Вперед».

За минувшие годы завод прошел свои эпохи основания и развития, с честью выдержал самые трудные, военные, годы.

После Великой Отечественной войны вместе с совершенствованием вертолетов завод совершенствовался и креп сам.

Сейчас завод сравним с мудрым, опытным и достигшим зрелости человеком, который многое знает, многое видел, многого добился.

На этом этапе очень велик соблазн приостановиться, чтобы передохнуть, и очень велика опасность самоуспокоиться и почитать на лаврах своего опыта и своих достижений.

И только действительно мудрые люди способны сделать новый шаг вперед, бросить новые вызовы, поставить новые задачи и продолжить развитие. Восточные философы говорили: «Если принцип не всеобщ, то искусство не высоко».

Потому, что путь к совершенству безграничен, и они проповедовали постоянное совершенствование и движение вперед.

Мы тоже отдаем себе отчет, что лучшее ждет впереди, и эта мудрость очень близка нам, в России.

И когда мы примеряем это к заводу, пережившему со своей страной очень трудные времена, то говорим себе: «Хорошо, что мы всегда ставили далеко идущие цели!». И за это с полным правом поздравляем самих себя.

По-прежнему мудрости Вам, дорогие заводчане! Совершенствование бесконечно, как и надежды, что лучшее - это путь к достижению цели. Поэтому давайте и дальше вместе будем двигаться только вперед!

ИСТОРИЯ ЗАВОДА
ДО ЕГО ВХОЖДЕНИЯ
В СИСТЕМУ АВИАСТРОЕНИЯ
(1931-1941 гг.)

«Плох тот народ, который не помнит, не ценит и не любит своей истории».

(В. М. Васнецов).

История Московского машиностроительного завода «Вперед» неразрывно связана с историей всей страны, с международной обстановкой, сложившейся в начале XX века после окончания Первой мировой войны, сменой царской монархической эпохи на социалистическую, началом и окончанием гражданской войны, восстановлением промышленности, объединением созданных республик в рамках СССР, намеченным курсом на индустриализацию.

Советский Союз не рассчитал своих сил, он, конечно, не мог бы силовыми воздействиями распространить социализм во всем мире. Но с тех пор он вынужден был непрерывно укреплять свою обороноспособность. Вдоль обширных границ строились укрепрайоны, аэродромы, размещались военные гарнизоны. Эти работы выполняли военно-строительные части.

В стране почти не работали фабрики и заводы, с перебоями работал транспорт, было разорено сельское хозяйство, не хватало продовольствия; не было металла, чтобы быстро восстановить промышленность, сельское хозяйство.

В эту пору было принято решение применять на строительстве объектов при прокладке подземных сетей деревянные трубы.

В марте 1931 года по приказу начальника Военно-Строительного Управления Рабоче-Крестьянской Красной Армии началось строительство завода деревянных труб.

Строительная площадка была определена в одном из промышленных районов города Москвы, неподалеку от Дангауэровской слободы.

Выбор данного места строительства был не случаен. Рядом находилась станция «Сортировочная» Московско-Рязанской железной дороги, недалеко проходило шоссе Энтузиастов, вдоль которого прокладывались городские подземные коммуникации. По другую сторону шоссе, напротив стройплощадки завода, находилась крупнейшая в городе ТЭЦ №11.

Первым директором завода был И. П. Яковлев.

Стройка нового завода велась ударными темпами. Уже к осени 1931 года строительство первых производственных корпусов общей площадью 1500 квадратных метров было, в основном, завершено.

В 1931 году были построены распиловочный цех, строгальный цех, обмоточно-фрезеровочный цех, сборочный цех, сушилка (с 1932 г.), котельная, механическая мастерская, водопровод, трансформаторная, заводоуправление, пожарный пост; проложены железнодорожная ветка от станции «Сортировочная» и узкоколейные пути между цехами; смонтированы наружные электросети и установлен деревянный забор.

Все строения были деревянные (каркасно-засыпные), крыши покрыты толем, отопление - печное; только котельную построили из бута (камня) и кирпича.

Завод получил наименование: «Завод деревянных труб» (Военно-Строительного управления РККА).

Основной продукцией завода были деревянные трубы диаметром от 4 до 10 дюймов. Кроме труб, завод изготавливал стройдетали, огнеупорные краски, радиобруски; изготавливались на заводе и бетонные кирпичи.

Первая партия труб была отгружена к концу 1931 года.

В 1932 году, наряду с наращиванием объема производства труб, продолжалось дальнейшее строительство завода.

Одной из самых сложных проблем для завода стала кадровая проблема. Она была тесно связана с необходимостью строительства завода и жилья.

Справки о строительстве заводом собственного жилья: Дангауэровская слобода в 1930-е годы являлась достаточно далекой окраиной Москвы. Хотя туда ходил трамвай, добраться до завода москвичам было довольно трудно. Поэтому основной контингент рабочих и служащих комплектовался из приезжих. Их сразу надо было обеспечивать жильем.

Недостаток жилья стал причиной большой текучести кадров. В годовом отчете за 1932 год приведены следующие цифры: принято на работу... - 891 рабочий, уволилось 649 рабочих.

Жилищное строительство началось одновременно со строительством завода. В 1931 году рядом с заводом построили два двухэтажных барака. Затем строительство продолжалось в районе Соколиной горы.

Жилая площадь завода, по годам, составляла: 1932 год - 1900 квадратных метров; 1933 год - 2150 квадратных метров; 1935 год - 2532 квадратных метра.

Этого количества жилплощади явно не хватало, о чем свидетельствует справка бухгалтерии за 1935 год: «Имелось жилплощади - 2532 м². Число нуждающихся лиц с семьями - 769 чел. Средний размер жилплощади, приходящейся на 1-го нуждающегося, - 3,3 м²/ чел.».

Вспоминал кадровый рабочий завода А. А. Ребраков, проработавший на заводе 44 года:

«В довоенное и послевоенное время с жильем было очень тяжело. Жил я в общежитии, где было в комнате человек 15-18. Семейные не только не имели отдельных квартир, но даже отдельных комнат. В одной комнате жили по 2-3 семьи».

Поэтому строительство жилья проводилось ускоренными темпами и являлось одной из основных задач руководства завода.

Чем располагал завод в 1933 году:

Среднесписочное количество работавших - 392, в том числе рабочих-289, из них основных - 210, непроизводственных - 79, учеников - . служащих - 28, инженерно-технических работников - 23, работников учета и отчетности - 16, младшего обслуживающего персонала - 32.

Оборудование: на заводе работало 34 станка. В том числе: деревооб-рабатывающих-25, металлообрабатывающих-9. Эти цифры свидетельствуют о том, что завод был деревообрабатывающим предприятием.

Транспорт: основным видом транспорта, перевозившим грузы в Москве и на территории завода, являлся гужевой. Завод содержал 15 лошадей, из них одна работала в подсобном хозяйстве. Из автотехники имелась всего одна автомашина «АМО Ф-15»; межцеховой транспорт представляли три вагонетки.

Основные перевозки на дальние расстояния осуществлялись железнодорожным транспортом, который доставлял лесоматериалы и увозил готовую продукцию (трубы, пиломатериалы, стройдетали и др.).

Бурное развитие тяжелой промышленности в годы первых пятилеток ликвидировало острый дефицит металла в стране. Необходимость в производстве деревянных труб отпала. Поэтому в 1935 году производство труб на заводе было полностью прекращено.

Всего завод изготовил 585 километров труб различного диаметра.

Свою роль в достижении этого результата сыграл второй директор завода И.В. Никаноров.

После 1934 года, продолжая изготовление стройдеталей, завод освоил производство мебели. Постепенно она стала основной продукцией, в связи с чем завод переименовали.

Он стал называться «Завод № 3 имени Орджоникидзе» Военно-Строительного Управления Рабоче-Крестьянской Красной Армии.

Директором завода был назначен В. М. Бородовский.

В 1936 году произошла реорганизация Народного Комиссариата Обороны СССР. Завод подчинили Строительно-квартирному управлению РККА. Официальное название завода было: «Завод № 3 СКУ РККА».

В 1939 году, после очередной реорганизации в промышленности, завод получил наименование «Завод № 3 Главвоенстроя СНК СССР». Это название завода сохранялось до 1941 года, до начала Великой Отечественной войны.

В 1935-1940 годах темпы строительных работ на заводе не снижались. Были построены два мебельных цеха, соединенные в 1937 году в один цех - № 6, площадью 2400 квадратных метров.

Общая площадь производственных корпусов в 1937 году составила 6423 квадратных метра. Можно считать, что строительство завода было закончено.

Территория завода благоустраивалась.

Производственные площади завода с 1932 по 1940 годы возросли более, чем в четыре раза. Причем строились, в основном, капитальные корпуса. Устанавливалось новое, более совершенное станочное оборудование.

Станочный парк завода за этот период увеличился на 50 процентов. В это время он состоял на 90 процентов из деревообрабатывающих станков.

По данным бухгалтерии на заводе в 1939 году числилось 70 станков, в том числе: деревообрабатывающих 63 единицы и металлообрабатывающих 7 единиц.

Транспорт: в 1939 году завод имел пять грузовых автомашин (моделей «ЗИС-5-37», «ЗИС-21-31» - по две и «ГАЗ АА-1,5 т») и легковую-«М-1».

Сохранялся гужевой транспорт - 5 рабочих лошадей.

Только за год автотранспортом перевезено 14 000 тонн (128500 тонно-километров, что составило 90 процентов всех перевозок). Гужевым транспортом перевезено 27 000 тонн (13 500 тонно-километров).

Кадры завода: среднегодовое число работавших на заводе в 1939 году составляло 664 человека, в том числе: основных рабочих - 516 человек, ИТР - 50 человек, служащих - 67 человек, младшего обслуживающего персонала и персонала социального обслуживания - 31 человек.

Интересны воспоминания А. А. Ребракова: «Хотя заводу к началу войны было всего 9 лет, здесь выросли замечательные кадры столяров- краснодеревщиков, столяров-белодеревцев. резчиков по дереву. Заводу поручались правительственные заказы на оборудование внутренних помещений Кремля, Совнаркома, Центрального дома Советской Армии и другие.

Рассказывая о предвоенных годах завода, нельзя не вспомнить о его замечательных людях. Это бригады краснодеревщиков - Колесов, Дианов, Силаев; столяры - Аничкин, Сидошенко, Ильин, Галенко; бригады слесарей по изготовлению мебельной фурнитуры, братья Рыбаулины и многие, многие другие, составлявшие честь и гордость завода...

На 60-летний юбилей К. Е. Ворошилова в феврале 1941 года заводским умельцем Силаевым Андреем Ивановичем был изготовлен примечательный чемодан с портретом Ворошилова, сделанным способом инкрустации ценными сортами дерева. Ворошилов высоко оценил эту работу и премировал умельца.

Примечательно, что при всенародном обсуждении проекта новой Конституции (1936 г.) Всесоюзный староста М. И. Калинин лично поручил заводу изготовить из дерева герб СССР для трибуны в одном из залов Кремля. Этот герб был вырезан резчиком Сироткиным Егором Васильевичем. На нем были вырезаны надписи на языках всех советских республик. М.

И. Калинин тепло отозвался о замечательной работе мастера и премировал его денежной премией. Завод также выдал Е.В. Сироткину Вознаграждение».

Завод до войны являлся поистине «современным» предприятием своего профиля; он был укомплектован квалифицированными кадрами, располагал необходимыми для дальнейшей работы производственными площадями и

ЧАСТЬ I ТРИДЦАТЫЕ-СОРОКОВЫЕ

ГЛАВА 1 СТАНОВЛЕНИЕ НОВОГО ЗАВОДА АВИАПРОМА

С началом Великой Отечественной войны, когда все ресурсы страны мобилизовались для отражения ударов германских полчищ, вторгшихся на территорию Советского Союза, народное хозяйство и промышленность в чрезвычайно сжатые сроки перестраивались на работу согласно режиму военного времени. Все крупные и средние промышленные предприятия Союза в основном перестраивали производство для налаживания выпуска военной продукции. Одно из них - Завод № 3 Главвоенстроя СНК СССР - вначале специализировавшийся на изготовлении деревянных труб, стройдеталей и мебели, имевший до начала войны более 6500 квадратных метров производственных площадей, перешел в непосредственное ведение Народного Комиссариата Обороны, после чего его было решено перепрофилировать на изготовление моноблочных деревянных винтов и деревянных лопастей к винтам изменяемого шага (ВИШ).

Производственные мощности предприятия, станочный парк которого на 90 процентов был ориентирован на обработку деревянных деталей и материалов, а также опыт их освоения, позволяли осуществить поставленную задачу в намеченные правительством самые сжатые сроки.

Двадцать третьего июля 1941 года, спустя месяц после начала войны, согласно Распоряжению Совета Народного Хозяйства СССР завод был передан в структуру авиационной промышленности. Вскоре приказом Народного Комиссариата Авиационной промышленности СССР № 800 от 6 августа 1941 года предприятие переименовывается в «Государственный завод № 383 НКАП», переходя в состав 6-го Главного Управления НКАП.

Директором завода был назначен специалист с военной закалкой и опытом активной руководящей работы в качестве полкового комиссара, отмеченный правительственными наградами, Матвей Дмитриевич Павлов. В то время такие личности были чрезвычайно авторитетными, и в военную пору не выполнить его распоряжения и приказы, даже на заводе, было равносильно невыполнению приказа на фронте.

В период перепрофилирования производства на военные рельсы цеха покидали сотни работников и далеко не всюду можно было говорить о должной организации труда, однако под руководством М. Д. Павлова и других кадровых специалистов были умело использованы все имеющиеся производственные, материальные, трудовые ресурсы, что позволило спустя всего несколько месяцев выдать фронтową продукцию. Это была первая партия воздушных винтов, и ее торжественно передали военным инженерам государственной приемки НКАП. Создателями авиационных изделий были в тот период, наряду с кадровыми рабочими, мастерами, также десятки привлеченных к труду на военизированном заводе подростков, школьников в возрасте от четырнадцати лет.

Ветераны завода вспоминали, что иным из этих юных «борцов за фронтową программу», осваивавшим навыки токарей, фрезеровщиков, слесарей-сборщиков, когда они были слишком малы ростом, изготавливали специальные помосты, и таких помостов у станков и

верстаков можно было видеть много повсюду. Разумеется, требования к качеству заводской продукции, а тем более «военной», «фронтовой», были очень высокими. Они и не могли быть другими. С каждого был очень суровый спрос, поэтому и называли трудовым подвигом любую работу, считавшуюся срочной помощью бойцам Красной Армии разных фронтов.

На заводе, как и на всех других предприятиях существовала практика: за перевыполнение плана поощрять работников дополнительными «стахановскими талонами» на питание и товары первой необходимости. Но не только ради этих талонов и других поощрений, но, главное, в честь отдающих жизни за Родину солдат и командиров в цехах завода вскоре были созданы так называемые «Фронтовые бригады» - из числа юношей и девушек комсомольского возраста, где достигали двойного и тройного перевыполнения дневных и ночных норм выработки.

В 1942-1943 годах стали известны рейды по вражеским частям тех, кто был удостоен звания Героя Советского Союза. И в честь этих героев, сражающихся или погибших, действующие бригады присваивали себе их имена, тем самым подчеркивая единство фронтовых подвигов и подвигов трудовых вахт, которые не случайно зачастую называли «фронтовыми».

Когда военный завод № 383 набрал обороты, достиг запланированных производственных мощностей, немецкие армии слишком близко подошли к Москве, и заводское производство было остановлено. С нависшей угрозой окружения столицы потребовались срочные меры, чтобы эвакуировать в восточные районы страны цеховое оборудование и часть сохраненных за цехами наиболее ценных кадров завода.

Приказом по заводу, с целью подготовки к эвакуации, была создана особая отдельная группа работников, переведенная на казарменное положение. Днем и ночью эта группа осуществляла организацию и контроль за выполнением мероприятий по демонтажу станков и оборудования, их упаковке, вместе с инструментарием и оснасткой, сбору и связке силовых кабелей, по оказанию помощи взрывникам, готовящим цеха к разрушению в случае прорыва немцев в город.

Это были очень страшные для коллектива часы, когда большинству работников предписывалось получить задолженность по зарплате и в дальнейшем самим распоряжаться своей судьбой. Но сформированные для отправки в эвакуацию бригады, все, кто не хотел покидать завод, до последнего момента оставались в его цехах.

Тем временем специально откомандированные в районы эвакуации представители завода выполняли на месте свою очень трудную и чрезвычайно ответственную миссию в поисках подходящих для приема и размещения цехов и кадров капитальных строений, или хотя бы пригодных для быстрой реконструкции помещений. Порой было достаточно, чтобы эти объекты хотя бы имели либо стены, либо крышу: так много заводов и фабрик в одночасье были перемещены в восточные районы страны. На самом деле многим эвакуированным коллективам пришлось самим выстроить стены, когда производство в срочном порядке сосредоточилось под временной крышей. А зимой - долго еще работать в неотапливаемых помещениях, обогреваясь у бочек с карбидными лампами, разводя костры и подогревая эмульсию, чтобы могли работать металлообрабатывающие станки.

В истории завода хранятся такие документальные сведения и воспоминания об этом периоде: «К месту предполагаемого размещения завода в начале ноября 1941 года откомандировали комиссию. В письме членов комиссии от 14 ноября 1941 года сообщается: «...Прибыв 14 ноября в Йошкар-Олу, выяснили, что мебельная фабрика еще 14. 08. 41 г. Постановлением Комитета Оборона передана заводу № 297 Наркомата Вооружения. Фабрика представляет собой одноэтажный барак площадью 400 квадратных метров без паросиловой и энергетической базы, и совершенно непригодна для базирования на ней нашего завода...».

Далее говорится, что «комиссия осмотрела также Лопатинский деревообрабатывающий комбинат в г. Волжск (Лопатино) Марийской республики и пришла к заключению о полной пригодности его для размещения завода».

Но не это, казалось, удачное обстоятельство стало спасением от всех бед и перипетий, с которыми встречались многие эвакуированные, даже и получая всемерную поддержку местных властей и местного населения. К великой радости, к счастью для советских людей, в преддверии 1942 года немецкие войска были отброшены от Москвы на 150-400 километров.

Эвакуировать завод не пришлось. Оборудование, которое уже было упаковано («законсервировано») и погружено в вагоны, вскоре разгрузили и повезли обратно на завод. Можно представить чувства людей, получивших право не покидать родную столицу, свои дома. С каким порывом счастья и надежды на быстрый разгром врага устанавливались на прежние места станки и оборудование, монтировались, подсоединялись к электросетям, включались в работу.

ГЛАВА 2 НАРАЩИВАЯ МОЩЬ АВИАЦИИ

В период восстановления завода началось создание и укрепление вновь создаваемых служб и отделов, разрабатывались мероприятия по их четкому взаимодействию, наращиванию эффективности отдачи каждого инженера, технолога, конструктора.

С целью упорядочения производственной части, расстановки станочного оборудования, распределения его по группам мощностей, что было продиктовано необходимостью экономии площадей и электроэнергии, а также создания специальных условий для работников-подростков и женского персонала, была создана специальная группа инженеров и техников. Руководил ею лично главный инженер С. И. Селецкий. В тот же период, только что получив эту высокую должность (в те годы - техрука), он сумел оперативно организовать работы по внедрению ряда новых технологических процессов, подал немало технических предложений.

В исторических документах за тот период отмечается: «Переход на изготовление оборонной продукции, вместо производства мебели и стройдеталей, потребовал от завода максимального напряжения сил, т.к. требования к качеству авиационной продукции гораздо выше... При изготовлении лопастей применялись более высококачественные материалы, которые проходили жесткий входной контроль и имели сертификаты качества. Технологический процесс изготовления лопастей требовал проведения контроля качества выполнения особо ответственных операций...».

Решение всех наиболее сложных, специфических вопросов в части обработки деталей и изготовления изделий находилось под неусыпным контролем специалистов отдела главного технолога, которым руководил высококвалифицированный инженер А. Г. Гусев. Под его началом, как отмечается, был выполнен «большой объем работ по организации производства лопастей и винтов». Часть этих работ оказалась очень сложной, на выполнение некоторых из них в мирное время ушли бы месяцы; а в условиях военного времени даже инженерные месячные программы выполнялись за недели и даже считанные дни.

Ни один технический вопрос в период налаживания нового авиационного производства не являлся простым; все они решались при совместном усилии различных служб одновременно. Своя немалая доля забот выпала и на службу главного механика, которой руководил стойкий специалист М. А. Сахаров; он почти не отлучался с завода до тех пор, пока не были налажены и пущены в строй все основные технологические линии нового механического оборудования и не был сформирован штат необходимого числа наладчиков и ремонтников.

К этому времени была изготовлена почти вся техническая документация на осваиваемые заводом изделия и опробована часть операций. Изделия проходили проверку в агрегатах эксплуатационников, на авиадвигателях и в полетах. До последнего момента, перед пуском в серийное производство, работали над совершенствованием воздушных винтов специалисты ОКБ, заводские инженеры-конструкторы и техники конструкторского бюро.

Большую роль в конструировании, быстром внедрении в производство этих изделий сыграли первый главный конструктор завода Г. И. Целиков, ведущий конструктор А. В. Гришин и другие.

Работа включала в себя решение вопросов по уточнению конструкции, повышению ее надежности, а также устранению дефектов, которые вдруг проявляли себя в условиях обкатки в производстве и на испытательных стендах.

Недостатки изделий обнаруживались порой и в местах их эксплуатации, но это было чрезвычайным происшествием. В следствие этого конструкторы и технологи, можно сказать, с первых дней уделяли много внимания поиску решений для повышения стойкости деталей и конструкций изделий. Это было очень и очень трудно, учитывая, что лопасти винтов были еще деревянными, но должны были сочетать в себе преимущества по весу и необходимую надежность, не уступающую металлу.

Часто на заводе бывали представители заказчика, они давали рекомендации и при необходимости совместно с заводскими инженерами и новаторами занимались решением технических задач.

Но в любом случае от завода требовались и скорость в исполнении заданий, и обеспечение высочайшей надежности изделий. Ни на час не ослабевало внимание к приемке продукции со стороны контролеров ОТК завода. Вместе с постоянным представителем заказчика на заводе (В. С. Сергеевым) службы ОТК, отдела главного конструктора и отдела главного технолога проверяли качество воздушных винтов по геометрическим параметрам и путем проведения статистических и динамических испытаний. Интересно, что для усиления контроля за выпуском качества продукции на заводе был создан ряд новых служб и отделов и, как отмечалось в отчете, - было «налажено их четкое взаимодействие»...

Свою важную работу по контролю за исполнением трудовой и технологической дисциплины выполняла и партийная организация, без представительства которой в те годы не решался ни один серьезный вопрос.

Благодаря этому взаимодействию, четкой организации работ, мобилизации всех сил инженеров и рабочих, включая десятки мальчишек и девчонок, еще недавно сидевших за школьными партами, заводу № 383 удалось в условиях военного времени совершить свой трудовой подвиг: наладить производство и освоить выпуск особо ответственных изделий большой номенклатуры.

В первые военные месяцы номенклатура выпускаемых изделий включала в себя:

- двухлопастные деревянные моноблочные винты фиксированного шага к самолетам «У-2», «Г10-2», «Як-6», «Р-5»;
- деревянные лопасти для воздушных винтов типа ВИШ-105; Д-2,9 м - на самолет «ЛАГГ-3»; Д-3,5 м - на самолет «Ил-2»; Д-4 м - на самолет «ТБ-7»;
- деревянные лопасти к воздушным винтам иностранного производства, к самолетам «Ротол», «Спитфайер», «Харрикейн»;
- а также лыжи к самолетам «Миг-3» и «Харрикейн». Над составлением технической документации всех видов с большим напряжением, с высокой самоотдачей и очень плодотворно работали, наряду со специалистами ОКБ, ведущими конструкторами и технологами отрасли заводские инженеры и рабочие.

На определенном этапе работы с целью максимального использования имеющихся резервов производства для наращивания выпуска продукции завод пошел на такую сложную меру,

как очередная реорганизация производства; в течение считанных дней были объединены цеха № 2 и № 3. При этом удалось даже создать единую поточную линию по производству стаканов к лопастям воздушных винтов, а оборудование для нее поступило с трех заводов Народного комиссариата авиационной промышленности. За выполнение данной работы специалисты завода были удостоены благодарности.

Практика военных будней показала, что вопрос поиска резервов производства всегда актуален. Порой это выливалось в кардинальную замену одного режима работы на другой. Так, с октября 1942 года уже сдерживавшие запланированный рост эффективности производства отдельные цеха и участки были переведены на более жесткий режим работ. Тогда же было сформировано необходимое количество бригад для работы в две смены.

В общем объеме всех видов работ первых месяцев 1942 года наибольший объем приходился на выпуск лопастей для винтов изменяемого шага ВИШ-105. Винты устанавливались на самые современные по тому времени самолеты, определявшие главную боевую мощь Красной армии.

Контроль над производством этих самолетов осуществлялся непосредственно со стороны Государственного Комитета Обороны, председателем ГКО В. И. Сталиным.

Разумеется, над созданием боевой авиатехники работала большая сеть заводов-смежников, поставщиков, их были десятки и, может, сотни. Так, воздушные винты ВИШ-105 собирали на заводе № 27, а лопасти к ним изготавливали на заводе № 383.

Непосредственный контроль над производством винтов, а также координацию работы заводов осуществлял заместитель главного инженера четырнадцатого Главного Управления НКАП Илья Афанасьевич Шадский. Человек энергичный, - был он среднего роста и плотного телосложения, всегда подтянутый, собранный, - он быстро завоевал авторитет и уважение главных специалистов заводов. На его совещания, которые он собирал регулярно, собирались как на военный совет, невольно подтягиваясь по- военному, зная, что пока не будут досконально выяснены даже мелочи, придется искать свои ответы.

Как отмечается в исторических документах, наибольшее количество трудных проблем на совещаниях было теоретически решено со стороны руководства завода № 27 лично директором Н. Ф. Казаковым и главным конструктором Г. М. Заславским, и со стороны завода № 383 - директором Я. М. Каневским и главным конструктором А. В. Гришиным.

В музее завода «Вперед», в его летописных источниках с заслуженной гордостью, хотя достаточно скромными строками, отмечается: «Благодаря четкой организации производства и хорошей координации усилий двух заводов была налажена бесперебойная поставка воздушных винтов ВИШ-105 самолетостроительным заводам и в действующую армию в количествах, обеспечивающих их потребности...»

ГЛАВА 3 ВСЕ ВО ИМЯ ПОБЕДЫ

На заводскую программу к середине 1943 года работало шесть основных цехов, в том числе: подготовительные, заготовительные, сборочные производства, включавшие в себя деревообработку и механосборку, а также механический цех и электроцех, где всегда много внимания уделялось ремонту деталей станочного оборудования и оборудования энергохозяйства. В этих шести наиболее крупных цехах, казалось, без устали, день и ночь работало приблизительно 150 станков, но каждый из них время от времени требовал индивидуального повышенного внимания. Их сознательно использовали, как говорится, «на износ», и когда наступала пора вынужденной остановки, изношенные детали заменяли новыми из материала любого доступного качества, в том числе любого качества нормали - болты, гайки, другие крепежные

изделия; латали-перелатывали приводные механизмы станков и другого механического оборудования.

В коллективе работали около 600 рабочих промышленной группы, в том числе до 340 мужчин и юношей и 260 работниц, среди которых были и совсем юные девушки. Не считаясь с усталостью, будто крепче железа, они выполняли свой долг работников прифронтового тыла, таковыми себя продолжая считать и тогда, когда фронт далеко откатился от Москвы.

Дисциплина на заводе только крепчала. Несмотря на то, что половина работавших у станков были женщины и девчонки, а другую половину составляли мужчины пожилого возраста, не попавшие в армию по состоянию здоровья, и безусая молодежь, все они ощущали себя как в армейском строю. И так было на всех других заводах.

С начала войны в стране была введена карточная система распределения основных продуктов питания: хлеба, круп, мяса, сахара, жиров.

На заводе рабочему на один день выдавалось 800 граммов хлеба, служащему 500 граммов, а так называемым иждивенцам, неработающим старикам и детям - по 400 граммов.

Существенным подспорьем в деле обеспечения коллектива завода дополнительным удовольствием стало расположенное непосредственно на территории завода подсобное парниково-огородное хозяйство площадью около девяти гектаров, а также созданные в деревне Акиньино станции Шаховская Калининской (ныне Октябрьской) железной дороги подсобное животноводческое и растениеводческое хозяйства, довольно обширные - в 72 гектара площади.

Данные из справки свидетельствуют: в 1943 году площадь посадки составила 19 га, в том числе: под картофель - 10 га; под капусту - 4 га; под прочие овощи - 5 га. Сенокос составлял 53 га. Кроме того, в хозяйстве содержалось 18 голов свиней и 4 лошади. Подсобное хозяйство, поставляя в столовую продукты, оказывало существенную помощь в организации питания рабочих, инженеров и служащих на заводе. Справка профсоюзной организации завода за тот период свидетельствует об инициативе завода: «... Молодые рабочие направлялись на заготовку дров в г. Егорьевск и Снегири, а в Кубинке оказывали помощь в заготовке картофеля».

Руководил службой подсобных хозяйств Отдел рабочего снабжения (ОРС); он же контролировал работу функционировавших на предприятии столовой № 3 с буфетом и двух других объектов снабжения товарами - продовольственного магазина № 1 и мелкооптовой торговой базы.

Для заводчан на местах их проживания функционировал также магазин № 3 «Промтовары», по Тулинской улице.

Магазины и мелкооптовая база обслуживали завод на льготных условиях.

Эта система снабжения продолжала действовать и в послевоенное время.

В годы тяжелых испытаний с особой яркостью проявилось в коллективе чувство взаимовыручки на рабочих местах, взаимопомощи в быту, поддержки друг друга в самые тяжкие минуты. Администрация и профсоюзный комитеты оказывали всемерную помощь семьям погибших фронтовиков, особенно многодетным.

Заводчане собирали средства в фонд обороны, посылки для отправки на фронт воюющим солдатам и командирам.

«Профсоюзная организация успешно выдержала все испытания военного времени, - говорится в справке, - Людей надо было увлечь, заинтересовать новыми идеями и задачами. Неоценимую помощь профсоюзные организации оказывали фронту. С большим патриотическим подъемом на заводе были произведены подписки на второй и третий государственные военные займы...».

Конечно, не только один патриотизм подвигал людей отдавать, порой, последнее, подписываться на безусловно очень обременительные займы - отказываться от части зарплаты в фонд обороны, в долг, под обязательство государства вернуть этот долг в более благополучные

времена. Некоторые отказывались от всей зарплаты, выказывая свою стойкость и патриотизм, но для кого-то такая жертва могла обернуться и трагедией, бедой. Конечно, люди отдавали себе отчет, что такая самоотверженность действительно зачтется, потому что это было проверено неоднократно, с первых лет становления завода, еще до войны. Но как же хватало сил довольствоваться лишь самым малым, чтобы выжить?!

Тем более справедливы эпитеты «подвиг», «героизм» в отношении выигрывавших битву за битвой над врагом, в том числе и ценой ежедневного недоедания, недосыпания и недомогания вдали от фронта - в тылу.

По заслугам люди выслушивали эти эпитеты и похвалы в свой адрес, в адрес товарищей по труду. Например, только в 1943 году авиационная промышленность обеспечила изготовление 34,9 тысячи самолетов. Это было на 37,1 процента больше, чем в сорок втором.

Очень важным являлось и то, что это было на 9700 самолетов больше, чем за тот же срок их изготовили в Германии.

Надо ли говорить о том, какую роль сыграла советская авиация в деле разгрома той силы, которая без вклада СССР могла бы оказаться и непобедимой.

Нет, нельзя говорить о периоде войны, не воздавая высоких почестей тому поколению рабочих, инженеров, конструкторов, чья техника все более доминировала над сильной техникой врага, даже если главная сила советского воздушного боя заключалась не в конструктивном превосходстве, а в личном героизме и в количестве боевых машин. В военное время огромное значение имело не только количество боевой техники, но и ее качество, а также примеры самоотверженного ведения воздушных боев советскими летчиками.

Но не только это в конечном итоге позволило укрепить уверенность во все более прочном господстве советских авиационных сил в воздухе. С каждым днем росло ощущение роста технического оснащения советской авиации. Только модернизация авиационных моторов позволяла увеличить среднюю мощность одного мотора, по сравнению с довоенной, в полтора раза!

Так, новый самолет «Ла-5ФН» превзошел немецкие истребители по таким параметрам, как скорость и маневренность, а самолет-истребитель «Як-9» был вооружен пушкой калибра 37 мм, таким калибром конструкторы «Люфтваффе» до конца войны так и не смогли обеспечить свои самолеты.

Военная промышленность переживала бурный технический прогресс, который неизбежно отражался на делах Завода № 383. В результате от месяца к месяцу совершенствовалась технология производства винтов, и лопастей, улучшалась организация производства. Это стало важнейшим фактором обеспечения роста объемов выпускаемой военной продукции.

Большой эффект дало использование поточного метода. При меньших затратах труда и материальных средств, при использовании одного и того же оборудования он позволил получить намного больше продукции, чем до его внедрения. Был достигнут большой экономический эффект и в результате уменьшения себестоимости продукции, повышении скорости при освоении новых операций, трудовых приемов. В результате облегчения условий труда появилась возможность более эффективно расходовать каждый рабочий час.

Благодаря всему этому в 1944 году коллектив достиг такой эффективности, что винтов было изготовлено втрое больше, чем в 1942 году, всего около 15 000 штук.

И при этом нельзя было сказать, что намного выросла численность персонала или заметно возрос станочный парк. Очень многое, на самом деле, было сделано за счет вскрытия дополнительных резервов производства.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.