

История развития завода КАПО им С.П. Горбунова

В 1932 году в составе строившегося в городе Казани авиационного комбината («Казмашстрой») было начато создание завода, в 1934 году получившего название «Завод № 124 имени Серго Орджоникидзе». Первенцем Казанского завода был КАИ-1 – спортивно- тренировочный самолет. В 1937 году начались работы по подготовке серийного производства первого скоростного тяжелого бомбардировщика Пе-8 (ТБ-7) в СССР. За несколько лет было построено 93 самолёта. Тяжелый стратегический бомбардировщик Пе-8, названный в честь его создателя Петлякова, представлял собой непревзойденное достижение техники своего времени. Первоначальный эскизный проект самолёта был разработан А. Н. Туполевым во второй половине 1934 года. На протяжении первых лет Великой Отечественной войны, по дальности полёта и бомбовой нагрузке Пе-8 не имел конкурентов среди подобных машин, включая знаменитый американский Б-17, известный как «летающая крепость». На Пе-8 были осуществлены первые бомбардировки Берлина и перелёт в США советской дипломатической делегации. В 1938 году Правительством страны было принято решение развернуть серийное производство самолета АНТ-42 (ТБ-7) на Казанском авиационном заводе № 124. В связи с этим главным управлением авиационной промышленности СССР приказом от 21 июня 1938 года на заводе № 124 было организовано ОКБ по самолету АНТ-42 во главе с главным конструктором И.Ф. Незвалем, старейшим авиаконструктором, сподвижником А.Н. Туполева. В послевоенные годы при освоении заводом самолета Ту-4 был создан филиал ОКБ, где Иосиф Фомич стал начальником филиала на правах заместителя генерального конструктора.

Вклад Казанского авиационного завода в Победу в Великой Отечественной войне

В ноябре 1941 года, с началом Великой Отечественной войны, на территорию Казанского авиационного завода № 124 имени Г. К. Орджоникидзе был эвакуирован Московский завод № 22 им. С. П. Горбунова с конструкторским бюро В. М. Петлякова. 26 декабря 1941 года приказом Наркомата авиапромышленности Московский авиазавод № 22 и Казанский авиазавод № 124 были объединены. Предприятие получило название «Казанский авиационный завод № 22 им. С. П. Горбунова». Была реорганизована служба подготовки производства. Завод был полностью перевооружен технически: созданы цеха холодной штамповки, горячих штампов, станочных приспособлений, пресс-форм, инструментальный. В ноябре 1941 года на площади завода № 124 были организованы два самолетостроительных завода — № 124 по производству тяжелого бомбардировщика ТБ-7 и № 22 по производству знаменитого легкомоторного пикирующего бомбардировщика Пе-2 (конструкции В. М. Петлякова). Пе-2 были основной ударной мощностью бомбардировочной авиации.

В декабре 1941 года эти два завода были объединены в «единый завод № 22», производство самолета ТБ-7 было законсервировано, а сам завод целиком переключился на производство Пе-2. И это спустя 4 месяца после эвакуации!

Переломным в развитии завода стал 1942 г.: объем валовой продукции вырос по сравнению с довоенным 1940 г. в восемь раз. Наибольшие объемы производства были достигнуты в 1944 г. (свыше 1 100 процентов). В последующие годы темпы роста также оставались высокими. Каждые сутки со стапелей завода сходили по 10-12 самолетов Пе-2 (всего было произведено более 10 тысяч машин). Для отправки на фронт самолетов Пе-2 на заводе был расквартирован 221-й отдельный перегонный полк ВВС РККА. Опытно-конструкторское бюро завода по производству Пе-2 под руководством главного конструктора В. М. Мясищева и опытно-конструкторское бюро по производству Пе-8 под руководством И. Ф. Незваля постоянно работали над модернизацией этих самолетов.

За годы войны здесь было выпущено 10 тысяч боевых самолетов Пе-2. Производство самолета Пе-2 на заводе № 22 было прекращено в июне 1945 года. Чтобы понять, какими высокими были темпы производства, представьте, что нынешний КАПО им. Горбунова каждый день собирает 12 бомбардировщиков Пе-2!

Родина высоко оценила героический труд коллектива завода в годы войны. За образцовое выполнение правительственных заданий в сентябре 1945 года Казанский авиационный завод № 22 им. С.П. Горбунова был награжден орденом Красного Знамени. На вечное хранение заводу было передано переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны СССР, которое по сей день храниться в музее трудовой славы Казанского авиазавода.

В 1972 году у проходных завода был построен Памятник-Обелиск заводчанам, павшим на фронтах Великой Отечественной войны, по проекту известного казанского художника А.А. Спориуса. 7 мая, в канун 25-летия Победы советского народа над гитлеровской Германией, коллектив завода открыл памятник, сооруженный своими руками и на свои средства. В 2009 году была проведена реконструкция памятника-обелиска. 231 имя значилось тогда на мраморных плитах памятника. Сегодня, благодаря проведенной поисковой работе сотрудников предприятия, список этих имен увеличился до 254.



Наши герои Советского Союза

1. Пушкин Николай Петрович – командир эскадрильи 2-го гвардейского истребительного авиационного полка 215 ИАД 2ИАК, Герой Советского Союза
2. Гурьянов Павел Яковлевич – сержант, командир отделения телефонно-кабельного взвода 622 роты связи, 16 октября 1943 года присвоено звание Герой Советского Союза
3. Колчанов Михаил Егорович - старший сержант, командир отделения разведки, в феврале 1945 года присвоено звание Герой Советского Союза.
4. Яшин Георгий Филиппович - старшина, помощник командира взвода парторг стрелковой роты 134-го гвардейского стрелкового полка, 21 июля 1944г присвоено звание Героя Советского Союза
5. Абдрахманов Асаф Кутдусович – старший лейтенант, 22 января 1944 года присвоено звание Герой Советского Союза
6. Абзалов Рэм Абзалович – старший лейтенант, командир стрелковой роты, 24 марта 1945 года присвоено звание Герой Советского Союза
7. Пивченков Владимир Тимофеевич – капитан батальон 954-го стрелкового полка, 24 марта 1945 присвоено звание Герой Советского Союза
8. Годовиков Алексей Николаевич – летчик, 4 марта 1942 года присвоено звание Герой Советского Союза
9. Симонов Михаил Васильевич - летчик, 31 декабря 1942 года присвоено звание Героя Советского Союза.

В годы после войны

Во второй половине 1945 года, в согласии с условиями мирного времени, масштабы производства на заводе стали в сильной степени уменьшаться.

В конце 1945 года было начато строительство тяжёлого дальнего бомбардировщика Ту-4, который по собственным технико- тактическим и конструктивно-техническим параметрам в значительной степени превалировал над ранее выпускавшимися самолётами.

Была произведена серьезная перестройка завода: построены три цеха (в том числе — шаблонно-плазовый), переоборудовано семь инструментальных и механических и шесть агрегатных цехов, новые поточные линии введены в строй. Производство оснастили новым узкоспециализированным оборудованием, шаблонами, оснасткой, приняты в эксплуатацию новые технологические процессы: хонингование, дуговая многослойная сварка цилиндров шасси, литьё бронзы, и так далее.

В 1947 году начался массовый выпуск бомбардировщика Ту-4, предприятие стало основным по изготовлению этих самолетов. Три серийные самолёта Ту-4 и пассажирский вариант самолёта Ту-70 участвовали наравне с другими самолетами в Тушино в авиационном параде.

В 1951 году были запущены в строй ангар для окончательной доводки самолётов прямо на аэродроме, лётно-испытательная станция, пущен в дело специальный цех по производству радиолокационного наземного оборудования.

В 1952 году изготовление самолёта Ту-4 было прекращено (итого выпущено 655 самолетов) и завод стал осваивать производство дальнего реактивного ракетноносца-бомбардировщика Ту-16, уникального по своим технически- лётным характеристикам.

Завод в 1957—1962 годах значительно увеличил мощность (на восемнадцать процентов основных фондов, на тринадцать процентов оборудования, на восемь процентов площадей), что позволило уменьшить сроки создания самолёта нового поколения — сверхзвукового дальнего бомбардировщика Ту-22. Была построена новая взлётно-посадочная полоса для его испытаний на территории завода. В 1961 году три самолёта Ту-22 приманили участие в Тушино в авиационном параде. В 1962 году самолёт приняли на вооружение (итого выпущено более 300 самолетов, в том числе для экспорта в Ливию и Ирак).

Современная деятельность

Казанский авиационный завод в настоящее время выполняет ремонт и модернизацию самолетов Ту-22М3 и Ту-160, производит самолеты Ту-214 специального назначения. Испытания всех воздушных судов, производимых и ремонтируемых на предприятии, осуществляются на заводском аэродроме «Борисоглебское». Техперевооружению в настоящее время подлежит порядка 40 % оборудования цехов основных производств, в том числе агрегатно-сборочного, заготовительно-штамповочного.

Авиазавод производит спецмодификации Ту-214: Ту-214СР (самолёт-ретранслятор), Ту-214ПУ (пункт управления), Ту-214СУС (самолёт — узел связи), Ту-214ОН (самолёт авиационного наблюдения), занимается ремонтом и модернизацией самолётов для дальней авиации ВКС России Ту-22М3 и Ту-160.

Сегодня на Казанском авиационном заводе последовательно осуществляется программа по привлечению квалифицированных кадров на производство. Для решения кадрового вопроса руководством Казанского авиационного завода была разработана компенсационная политика, в рамках которой предусмотрены меры по стимулированию производительного и результативного труда, и создания необходимых условий для реализации потребностей и потенциала работников.

