

А вместо сердца - пламенный мотор



Казанское моторостроительное производственное объединение (КМПО)— одно из крупнейших в России предприятий авиационной и машиностроительной промышленности, действующее в Казани. Находится в Авиастроительном районе города у названной в его честь площади Моторостроителей, восточнее улицы Дементьева посёлка-микрорайона Караваево. Наряду с расположенным рядом Казанским авиационным заводом имени С. П. Горбунова является одним из районообразующих предприятий.

Официально датой основания Казанского моторостроительного производственного объединения считается 1931 год — год создания на базе завода «Взрыватель» Воронежского моторного завода № 16, эвакуированного в 1941 году в Казань на территорию Казанского моторного комбината (завода) № 27 и объединённого с ним и с рядом других заводов в предприятие под названием «Завод № 16»

Специальная эвакуация Воронежского моторного завода

История Казанского моторного завода №27 началась в 30-е годы прошлого столетия. Вплоть до войны здесь выпускались отдельные узлы для двигателей самолетов По-2. Производством этих самолетов в годы войны занимался завод обозных деталей, сегодня мы все его знаем как КВЗ.

В начале войны правительство Советского Союза приняло решение о быстрой эвакуации ряда предприятий глубоко в тыл. Тогда ТАССР приняла более 70 различных предприятий. В частности, 7 октября 1941 года Воронежский авиамоторный завод №16 получил приказ Государственного Комитета обороны об эвакуации в город Казань. Через 10 дней уходит первый эшелон, последний отправляется 11 ноября. Эвакуация огромного предприятия даже в мирное время – задача непростая. Предприятие, существовавшее уже десять лет, свернуло свою работу всего за двадцать пять дней. Эшелоны шли медленно, железная дорога была забита составами эвакуирующихся предприятий.



Начальник эшелона *А. Мирошник* так вспоминал об этих днях: *«Прежде чем тронуться в путь, двое суток не смыкали глаз, грузили оборудование, перестраивали вагоны. Приказ был жесткий: с собой брать только минимум продуктов, носильные вещи, постельные принадлежности».*

В течение двух месяцев в Казань прибыл 931 вагон, в 250-ти были люди, всего 7782 человека. Эвакуация проводилась спешно. Людям говорили брать с собой только то, что смогут унести в руках, как правило, женщины брали с собой узел со своими и детскими вещами.

Из воспоминаний эвакуированных: *«Нам повезло, что в нашей семье была швейная машина, которую мы смогли взять с собой в эвакуацию. На ней шили простыни для близлежащего госпиталя. За это получали бидончик еды».*

Эвакуированных работников и их семьи частично разместили в центре города: в фойе кинотеатров, театров, в гостинице «Казань». Впоследствии преодолевать путь от нового дома до места работы приходилось пешком.

В 1941 году зима в Казани наступила очень рано, уже в октябре. Стояли сильные морозы.

Семью *инженера Федора Мазаева* разместили в одном из щитовых домов поселка, построенного недалеко от завода, чтобы хоть как-то решить жилищный вопрос. Вот что вспоминала его семья: *«Жизнь в них в холодное время года можно сравнить с зимовкой в дачном домике. Люди ложились спать и сквозь щели видели звезды. Их от мороза в доме спасали шубы, которые не снимали ни днем, ни ночью».*

Ускоритель РД-1 ценой в свободу

Незадолго до начала войны были осуждены на длительные сроки заключения крупные представители советской авиационной науки и техники.



В.Глушко



С. Королев

На моторостроительном заводе было организовано особое конструкторское бюро тюремного типа НКВД СССР. В этой **шарашке** - таково разговорное название особых технических бюро или особых конструкторских бюро, подчиненных НКВД, - работали осужденные ученые, инженеры и техники; Сергей Королев, Георгий Жирицкий, Доминик Севрук, Григорий Лист, Валентин Глушко. Несмотря на сложности, этим бюро был создан первый отечественный жидкостный реактивный двигатель РД-1.

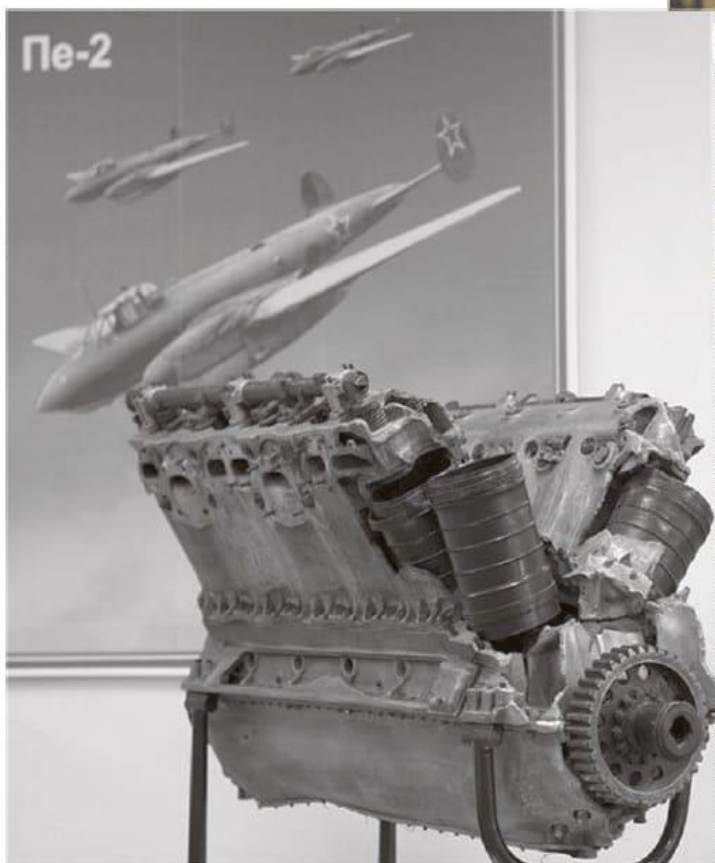
Он предназначался в качестве вспомогательного двигателя-ускорителя для улучшения взлетных, скоростных и высотных характеристик самолетов. Ускоритель устанавливали в хвостовой части самолета за двигателем. У летчика появилась

возможность запустить ускоритель и очень быстро приблизиться к противнику, и это давало советским летчикам преимущество.

Первое испытание самолетов с ускорителем РД-1 прошло на аэродроме соседнего завода и чуть не закончилось трагически. Из воспоминаний участника испытаний: *«Обычный типовой самолет внезапно начинает очень быстро развивать скорость. Зенитчики, которые не были предупреждены о планирующихся испытаниях, решили, что в небе фашистский самолет и открыли по нему огонь. За штурвалом сидели боевые летчики, они смогли умело увернуться и посадить самолет с реактивной установкой».*



Опытный двигатель РД-1 прошел государственные испытания, отчеты по которым были утверждены И.В. Сталиным. Результатом работ, помимо принятого в производство ускорителя, стал Указ Президиума Верховного Совета СССР от 27 июля 1944 года о досрочном освобождении со снятием судимости. Заключение казанской шарашки получили самое дорогое — свободу.



- В годы войны завод выпускал моторы ВК-105 различных модификаций для пикирующих бомбардировщиков Пе-2. Половина всех собранных моторов, а это более 15000 двигателей, было собрано на казанском моторном заводе №16.

- Наш завод очень многое сделал для фронта, для победы. Здесь в годы войны самоотверженно работали за станками женщины и подростки, благодаря им завод снабжал фронт моторами.

Яркой фигурой в истории КМПО стал Сергей Королев. В годы войны он работал на нашем заводе в конструкторском бюро под руководством В.П. Глушко. Здесь они создали первый реактивный двигатель-ускоритель РД-1.

А еще мне посчастливилось пообщаться с уникальным человеком, прошедшим войну. Это Файзрахман Юнусов - выдающийся ученый, педагог, заслуженный профессор КНИТУ-КАИ



им. А.Н. Туполева. Он был героическим участником боев в составе пяти фронтов: начиная от обороны Москвы и кончая взятием Берлина. КМПО он считал своим вторым рабочим местом.

ЗАВОДЧАНЕ ТРУДИЛИСЬ ПО 12-16 ЧАСОВ В СУТКИ, НОЧЕВАЛИ У СТАНКОВ



В 1941 году на заводе №27 все еще оставались недостроенные производственные площади. Перед заводчанами, да и перед всем Советским Союзом была поставлена новая задача - сделать все возможное, чтобы защитить Родину от врага.

Рабочая смена в годы войны длилась 12 часов. Фронт требовал двигателей. Стоит отметить, что 12-часовой рабочий день - еще не предел. Люди оставались у станков и по 14-16 часов - не выполнив дневной

план, никто не мог уйти со своего места. Именно в это время появились знаменитые «двухсотники», «пятисотники» - рабочие, на 200 и более процентов перевыполнявшие план. *«Здравствуй, дорогой брат Абдурахман, - писал в 1943 году один из рабочих завода. - Пишу тебе и хочу поздравить с праздником, Днем Красной Армии. Хочу сказать о том, что всю войну я работаю за тебя и за себя, выполняю 220% нормы. Такой тебе подарок, брат, и привет!».*

Несмотря на столь продолжительные смены, завод не работал на полную мощность. Дело в том, что с началом войны две тысячи квалифицированных рабочих ушли на фронт. К станкам встали женщины и подростки. Двигатель - это самая сложная, к тому же тяжелая, часть

самолета, и для выполнения некоторых задач у работников - тех самых женщин и детей - просто физически не хватало сил. Времени на сон оставалось катастрофически мало. При этом опоздание на работу считалось серьезным проступком, за который грозило 4 месяца тюрьмы. Невыход на работу приравнивался к дезертизму, а тюремный срок в таком случае составлял от 5 лет. Иногда сил покинуть свое рабочее место просто-напросто не оставалось, и люди ночевали прямо в цехах. Очень скоро у людей развилась дистрофия.

Из воспоминаний *Михаила Карпова*, Героя Социалистического Труда, ветерана труда объединения: *«В группе окончательной сборки было десять операций. Смена длилась 14-15 часов. Сознательность людей была очень высокой. Работали до*

тех пор, пока не выполняли производственное задание. И это понятно. Все мечтали об одном. Чтобы в стране наступил долгожданный мир. 1418 дней и ночей войны. Были ли хоть один из них легче другого? Не помню. Работали из последних сил. Испытывали при этом постоянное чувство голода, страшную усталость, руки были все в ссадинах. И болели нестерпимо... Производство тоже было непрерывным. Одна смена сменяла другую. Выходных не было...».

Говорят, директору завода Виктору Сухорукову (1941-1942 гг.) каждый день звонил Сталин и задавал один и тот же вопрос: «Сколько двигателей ты сегодня сделал?» Декабрьский план 1941 года составлял 400 двигателей в месяц, но заводчане смогли произвести только 66.

Первый Герой Социалистического Труда в ТАССР



В мае 1942 года директором завода №16 назначается **Макар Михайлович Лукин**. Личность, опять же даже в условиях войны, примечательная, ставшая легендой еще при жизни.

Новый директор руководил жестко, но справедливо. Будучи беспощадным к лодырям, бракоделам и нарушителям дисциплины, он проявлял гуманность по отношению к работающим подросткам, женщинам и пожилым людям. Когда директору подавались рапорта о прогулах подростков, Лукин ходя им, как правило, не давал: «Советское правительство, издавая законы военного времени, не предполагало обращать их против детей, рассчитывало на наш разум, на наши отеческие чувства».

* * *

История одного жулика

В середине 1942 года в Москве у Сталина состоялось совещание, посвященное увеличению выпуска пикирующих бомбардировщиков Пе-2. В совещании приняли участие директор завода №22 Василий Окулов и директор завода №16 Макар Лукин. Вот как описывает состоявшийся разговор между директорами и вождем заместитель наркома авиационной промышленности, знаменитый авиаконструктор Александр Яковлев: «Окулов заверил, что увеличить выпуск самолетов возможно, но не хватает моторов. В свою очередь Лукин сослался на то, что на заводе мала пропускная способность испытательных стендов, вдобавок ощущается дефицит авиационного бензина. Сталин спросил:

— Разве у вас нет снабженцев, которые обеспечили бы бензином?

— Был один хороший снабженец, да посадили, — ответил Лукин.

— За что посадили? — поинтересовался Сталин.

— Говорят, жулик.

— Жулики бывают разные... В дом или из дома?

Лукин объяснил, что снабженец обменял одну тонну спирта на сто тонн бензина.

— Бензин-то для завода, не в свой карман, значит — жулик в дом, а не из дома! — сказал Сталин и задумался.

Когда через день после этого совещания Лукин вернулся на завод, он узнал, что снабженец, о котором шла речь со Сталиным, уже работает на своем прежнем месте».

* * *

Если в 1941 году завод №16 выпустил 1324 мотора, из них в военное время — 806, то с приходом Лукина предприятие постепенно начинает набирать обороты. За короткий срок М. Лукину предстояло наладить на предприятии бесперебойную работу и вывести его на проектную мощность. Поставленная задача была выполнена сполна. В 1943 году производство двигателей для военных самолетов было увеличено в 4-5 раз. В 1943 году на КМПО заработала поточная линия - через каждые 50 минут с конвейера сходил новенький мотор. А на 1 января 1945 года таких поточных линий было уже более тридцати. Всего за годы войны на заводе было выпущено около 15 000 боевых авиамоторов.

Лукин стал первым Героем Социалистического Труда из ТАССР

ИЗВЕСТНЫЙ ГРУЗИН В ИСТОРИИ КАЗМАШСТРОЯ

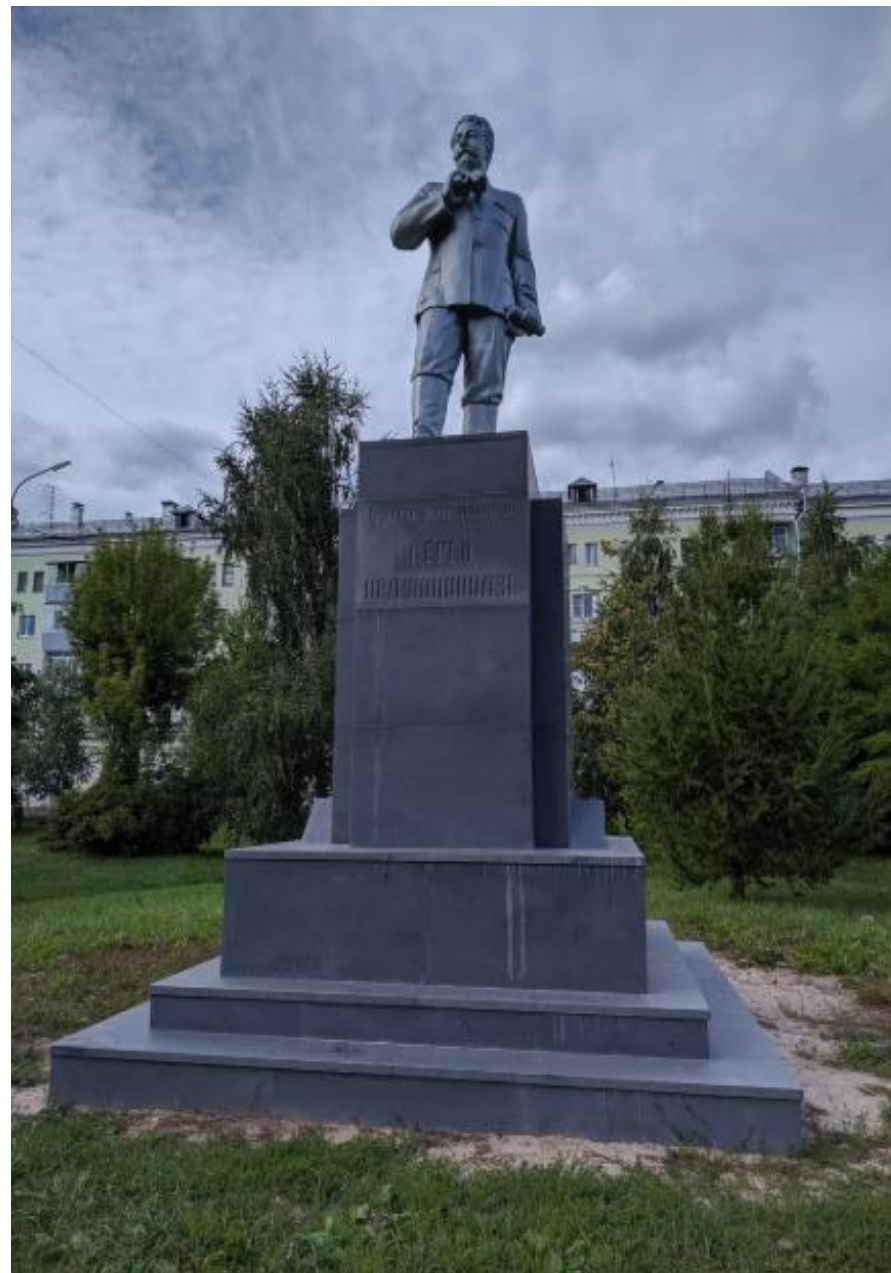


Именно при наркоме тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе было принято решение о строительстве в Казани авиакомбината и поселка, который официально так и называется «поселок Орджоникидзе».

Существует легенда, по которой Орджоникидзе, обедая в Кремле, сказал, что Казань не подходит для строительства авиазавода. На что официантка Асия Аюпова, обслуживающая столик, стала возражать и привела такие веские аргументы, которые смогли убедить народного комиссара тяжёлой промышленности СССР.

О ПАМЯТНИКЕ СЕРГО ОРДЖОНИКИДЗЕ В КАЗАНИ»

Эпоха в 1930-е была неоднозначная. Этот период по инерции называем периодом восстановления хозяйства. На самом же деле это был период его прорыва. При Орджоникидзе тогда в стране появилось 518 новых заводов. В числе этих гигантов индустрии был и наш Казмашстрой, составной частью которого стал «Завод №124 им. Орджоникидзе Серго». Но не только завод. Из обращения Орджоникидзе к Пленуму ЦК партии: «Давайте сегодня, прежде всего и раньше всего, будем гнать строительство заводов и всего необходимого для того, чтобы рабочие имели более или менее приличный образ жизни, а когда заводы начнут работать, тогда мы будем строить около них социалистические города». Такой соцгород под названием «поселок им. Орджоникидзе» появился и при Казмашстрое. Соцгород Авиакомбината, разработанный ведущими столичными радoprojectировщиками Гипрогора и Горстройпроекта получился образцом комплексной средовой застройки: жилье - бытовое обслуживание - отдых. И как благодарность «локомотиву» и куратору Казмашстроя от авиаторов в центре поселка встал его памятник.





ПРИКАЗ

420 09

БОЕРЫК

г. Казань

№ 22 04 2018

О включении объекта, обладающего признаками объекта культурного наследия – «Посёлок им. Серго Орджоникидзе», 1950-е гг., расположенного по адресу: Республика Татарстан, город Казань, Авиастроительный район, в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Посёлок им. Серго Орджоникидзе (Соцгород)», 1938 – 1954 гг., утверждению границ территории, предмета охраны, требований к осуществлению деятельности и градостроительным регламентам в границах его территории



В соответствии с Федеральным законом от 25 июня 2002 года № 73-ФЗ «Об объектах культурного наследия (памятниках истории и культуры) народов Российской Федерации», Законом Республики Татарстан «Об объектах культурного наследия» от 1 апреля 2005 года № 60-ЗРТ, положительным заключением государственной историко-культурной экспертизы от 22.06.2015, **приказываю:**

1. Включить объект, обладающий признаками объекта культурного наследия, «Посёлок им. Серго Орджоникидзе», 1950-е гг., расположенный по адресу: Республика Татарстан, г. Казань, Авиастроительный район, в единый государственный реестр объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации в качестве объекта культурного наследия регионального значения «Посёлок им. Серго Орджоникидзе (Соцгород)», 1938 – 1954 гг., и установить вид этого объекта культурного наследия – достопримечательное место.
2. Утвердить границы территории объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Посёлок им. Серго Орджоникидзе (Соцгород)», 1938 – 1954 гг., расположенного по адресу: г. Казань, Авиастроительный район (приложение № 1).
3. Утвердить предмет охраны объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Посёлок им. Серго Орджоникидзе (Соцгород)», 1938 – 1954 гг., расположенного по адресу: г. Казань, Авиастроительный район (приложение № 2).
4. Утвердить требования к осуществлению деятельности, ограничения использования и требования к градостроительным регламентам в границах территории объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место «Посёлок им. Серго Орджоникидзе (Соцгород)», 1938 – 1954 гг., расположенного по адресу: г. Казань, Авиастроительный район (приложение № 3).
5. Контроль за исполнением настоящего приказа оставляю за собой.

И.о. министра

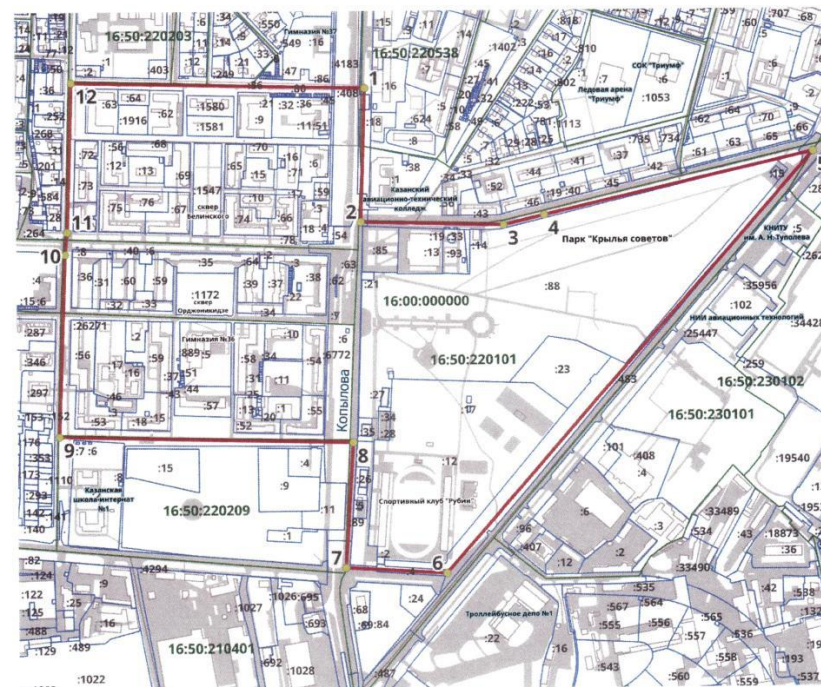
Handwritten signature

Э.Р. Камалова

Приложение № 1
к приказу Комитета Республики
Татарстан по охране объектов
культурного наследия
от 13.10.2023 2023 № 628-П

Границы территории
объекта культурного наследия регионального значения достопримечательное место
«Посёлок им. Серго Орджоникидзе (Соцгород)», 1938 - 1954 гг., расположенного
по адресу: г. Казань, Авиастроительный район

Карта (схема) границ территории объекта культурного наследия регионального
значения достопримечательное место «Посёлок им. Серго Орджоникидзе
(Соцгород)», 1938 - 1954 гг., расположенного по адресу: г. Казань,
Авиастроительный район



Условные обозначения:

— граница территории объекта культурного наследия регионального значения

ПЛОЩАДЬ ИМЕНИ АЛЕКСАНДРА ПАВЛОВА



Площадь в Авиастроительном районе Казани, которая находится перед АО «Казанское моторостроительное производственное объединение», получила имя Александра Павлова – бывшего генерального директора предприятия.

90 ЛЕТ КМПО - РАЗВИТИЕ ПРОДОЛЖАЕТСЯ

В первой половине 1931 года было принято правительственное постановление - в самой северной части Казани развернуть грандиозное промышленное строительство крупного авиационного комплекса, которому было присвоено наименование «Самолетно-моторный комбинат 124/27».

В июле 1939 года произошло фактическое разделение заводов на 124 (авиационный) и 27 (моторостроительный).

Параллельно в январе 1931 года в Воронеже вышло правительственное постановление о создании авиационного завода №16 для производства моторов для самолетов ПО-2.

С 16 октября по 11 ноября 1941 года по решению Государственного Комитета Обороны Воронежский завод №16 эвакуировался в Казань на территорию завода №27. Объ-

единенный завод получил название №16.

Сегодня КМПО – признанный производитель полнокомплектных газоперекачивающих агрегатов – является одним из крупнейших машиностроительных предприятий России. Опыт и производственные компетенции АО «КМПО» позволяют осуществлять не только поставку полнокомплектного оборудования, но и комплексную реализацию сложнейших нефтегазовых проектов, включая проектирование, инжиниринг, производство, поставку, шефмонтаж, пусконаладку компрессорных станций и их дальнейшее сервисное обслуживание.

Первую поставку «под ключ» КМПО выполнило в 2015 году по заказу НХК «Узбекнефтегаз» для ДКС «Шуртан» и «Алан». На сегодняшний день реализовано

восемь подобных крупномасштабных проектов.

Всего же за 15 лет серийного выпуска (с 2005 по 2020 гг.) КМПО изготовило и отгрузило в адрес заказчика 180 ГПА. Из них 108 агрегатов поставлено в адрес основного заказчика ПАО «Газпром». Кроме того, среди заказчиков КМПО - нефтегазовые компании, входящие в структуру ПАО «Лукойл», ПАО «Роснефть», ПАО «НОВАТЭК», нефтегазовые компании Узбекистана.

Предприятие сохранило компетенции и продолжает выполнять заказы для авиации.

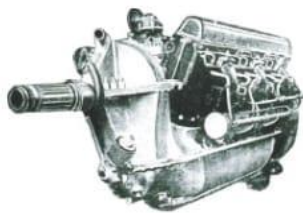
КМПО осуществило амбициозный проект по созданию энергоцентра. Данный проект, длившийся 10 лет, состоял из трех этапов: строительство газопровода, котельной и газотурбинной энергетической установки.

Строительство ГТЭУ завершилось в 2020 году, что стало знаковым событием для КМПО. Предприятие вышло на рынок энергетики, предложив потенциальным партнерам высокоэффективный и надежный агрегат нового поколения для выработки электрической энергии и тепла.

Энергоустановка работает с новым современным двигателем НК-38СТ. За счет более высокого КПД повысилась эффективность энергообеспечения предприятия и снизились затраты на энергоносители. В настоящее время КМПО уже заключило контракт на поставку ГТЭУ-16 «Волга». Успешная реализация проекта строительства собственной электростанции на территории КМПО оказала существенное влияние на принятие решения заказчиком по выбору поставщика.



Строительство главного корпуса. 1938 г.



«Петлякова два» я любил за хорошую скорость, управляемость, безопасность работы двигателей ВК-105ПФ и высокую маневренность», – Герой Советского Союза, летчик К. Усенко.



РД-3М-500 – двигатель для первого в мире турбореактивного самолета гражданского воздушного флота Ту-104.



С именем генерального конструктора Н.Д. Кузнецова на КМПО связан расцвет авиадвигателестроения. За короткие сроки завод освоил выпуск НК-8, НК-8-2У, НК-8-4, НК-8Б, которые устанавливались на самые современные отечественные самолеты.



НК-16СТ, изготавливаемый заводом с 1982 года для магистральных газопроводов, по своим технико-эксплуатационным характеристикам не уступал зарубежным аналогам, а в чем-то даже превосходил их.



За 15 лет серийного выпуска (с 2005 по 2020 гг.) КМПО изготовило и отгрузило в адрес заказчика 180 ГПА.



Первую поставку «под ключ» КМПО выполнило в 2015 году по заказу НХК «Узбекнефтегаз» для ДКС «Шуртан» и «Алан». На сегодняшний день реализовано восемь подобных крупномасштабных проектов.



Строительство ГТЭУ-16 «Волга» – завершающий этап реализации комплексной программы по повышению энергоэффективности предприятия.



КМПО является производителем вентиляторов для вертолетов Ми-8, Ми-17, Ми-28.