

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»

Спешная 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.

ИЗВЕСТНЫЙ ГРУЗИН В ИСТОРИИ КАЗМАШСТРОЯ

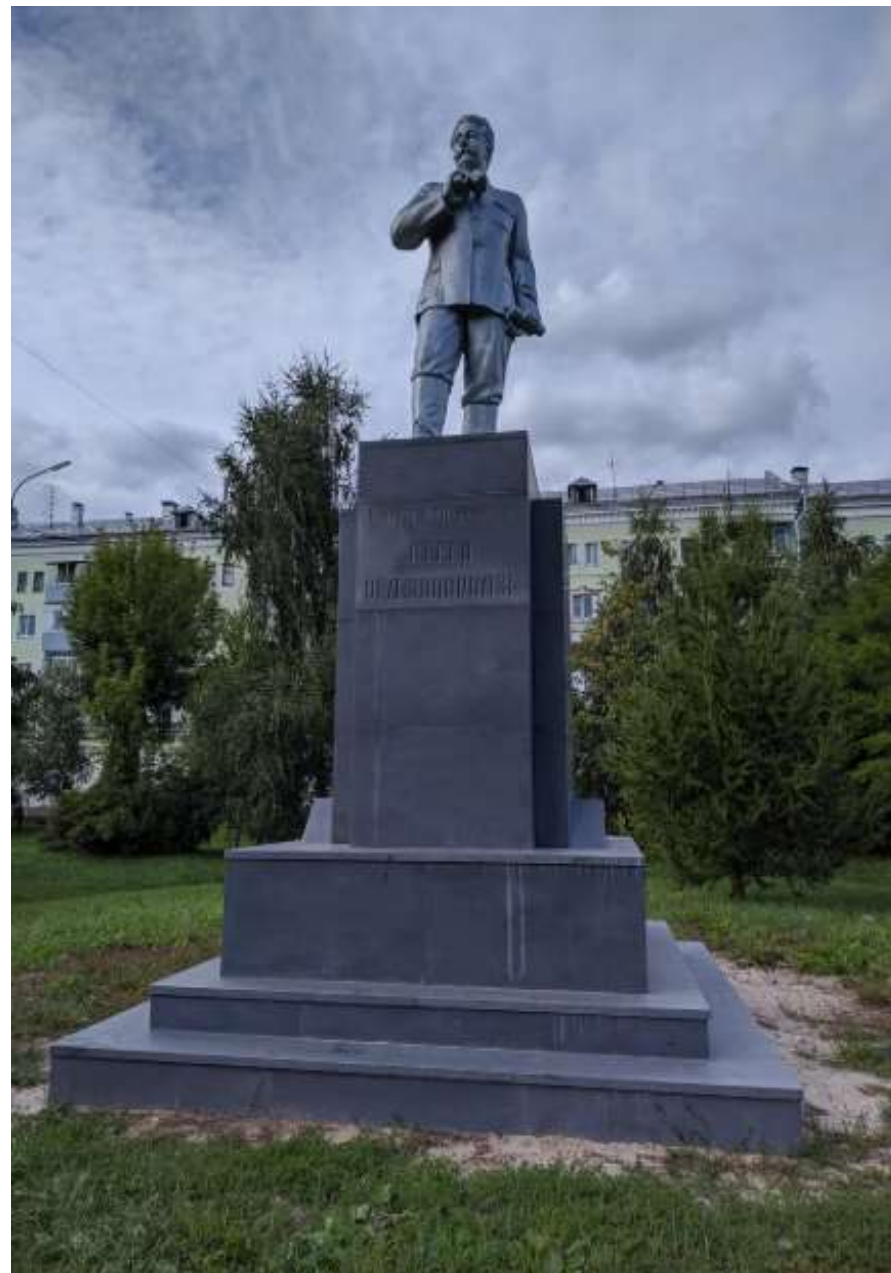


Именно при наркоме тяжелой промышленности Серго Орджоникидзе было принято решение о строительстве в Казани авиакомбината и поселка, который официально так и называется «поселок Орджоникидзе».

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 тяжелой 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 радопроектировщиками 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

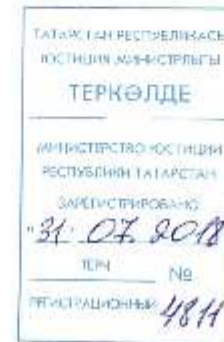
420 09

г. Казань

БОЕРЫК

№ 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., утверждении 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, «Поселок 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 –

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.

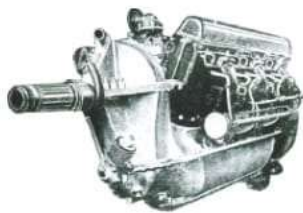
КМПО осуществило амбициозный проект по созданию энергоцентра. Данный проект, длившийся 10 лет, состоял из трех этапов: строительство газопровода, котельной и газотурбинной энергетической установки.

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.

