



На боевом самолете – уфимский двигатель

Текст: Елена
КАТКОВА

75-ЛЕТИЕ ПОБЕДЫ

Да простят меня наши доблестные летчики и танкисты, но речь пойдет о тружениках тыла. С первых мгновений войны именно рабочие, колхозницы, инженеры открыли самый главный второй фронт, который ковал оружие Победы, создавая лучшие во II Мировой войне танки, самолеты, пушки, автоматы, обеспечивая воинов продовольствием и боеприпасами.

С началом Великой Отечественной войны началась эвакуация вглубь страны. История не знала столь крупномасштабного перемещения населения, промышленных предприятий, культурных и научных учреждений, запасов продовольствия, сырья, материальных ресурсов. На восток перебазировались несколько тысяч предприятий и миллионы людей. В кратчайший срок и в неслыханно трудных условиях заводы, фабрики, учреждения были восстановлены - и уже в течение 1942 года увеличили производство, обеспечив фронт всем необходимым. Это был настоящий подвиг тружеников тыла!

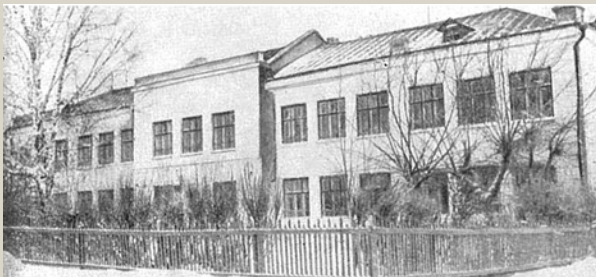
Уфа приняла около 106 тыс. человек, более 40 промышленных предприятий, в том числе Рыбинский моторостроительный завод и авиационный институт, созданный в 1932 году для подготовки инженерных авиационных кадров. Эвакуация шла в очень сложных условиях. Оборудование, имущество, сотрудники, преподавателей и студентов отправили по железной дороге и водным путем. Зима в 1941 году наступила рано, река замерзла, баржа встала, поэтому до Уфы приходилось добираться по-разному.

«Как вспоминала моя бабушка Валентина Дмитриевна Тарасова, это был долгий и тяжелый путь, -

рассказывает врио ректора УГАТУ Сергей Новиков, - 22 июня 1941 года она защитила диплом в Рыбинском авиационном техникуме и начала работать на моторном заводе, но была включена в команду специалистов, направленных в эвакуацию. Бабушка говорила, что готовились по ночам: днем появлялся немецкий самолет-разведчик и собирал информацию. До Уфы добирались на барже, поезде, пешком».

Приказом наркома авиапромышленности СССР от 17 декабря 1941 года заводы № 384 и № 26 были объединены в одно предприятие - Уфимский моторостроительный завод № 26. По плану предполагалось, что перевезенные на восток предприятия все, как один, разворачивались и начинали выпускать продукцию едва ли не из вагонов. В действительности же прибывшие в Уфу станки зачастую разгружались в чистом поле. Катастрофически не хватало людей, транспорта, техники, имелись огромные трудности с жильем для рабочих, организацией питания.

Как вспоминал профессор Израиль Болотовский (в войну - начальник ремонтно-механического цеха УМЗ), возникла острая проблема - теплоснабжение: пар был нужен и для обогрева, и для производственных нужд. Пока не построили котельную, нашли



Приказ на эвакуацию Авиаинститута в Рыбинске был отдан в ноябре 1941, а уже в январе 1942 года занятия на всех курсах возобновились в двухэтажном корпусе уфимской средней школы № 26 (ныне - бульвар Ибрагимова, 41). Прием в институт для того времени был значительным - триста человек. Первый набор прошел только на факультет авиастроения.

оригинальное решение: расставили вдоль стен десять маленьких паровозов, и они давали необходимый пар.

Для размещения прибывшего оборудования в условиях суровой морозной зимы 1941-1942 годов были возведены 10 производственных корпусов, введены в строй литейный, термический и кузнечный цеха, испытательная станция, проложены 42 км железнодорожных путей, построены депо, помещения для ремонта транспорта. В феврале 1942 года многотысячный коллектив завода № 26 приступил к производству авиадвигателей, а в августе того же года вышел на довоенные показатели.

«В литейном цехе моторного завода и свела военная судьба моих бабушку и дедушку, - продолжает рассказ Сергей Владимирович. - Бабушка трудилась начальником земельной лаборатории «литейки». А дед Константин Петрович приехал в Уфу в 1939 году по распределению после окончания Сталинградского тракторного техникума и во время войны в 26 лет возглавлял важнейший литейный цех. Он был человеком принципиальным, знающим, и, говорят, к его мнению прислушивался сам Михаил Ферин - в военные годы главный металлург «почтового ящика № 26», а позднее легендарный директор моторостроительного завода. К сожалению, я не застал своего деда, но бабушка рассказывала о нем с большим уважением и любовью.

Литейный цех сыграл судьбоносную роль в нашей семье. Здесь дни и ночи у раскаленных литейных печей трудилось старшее поколение Новиковых и Тарасовых. Именно здесь они встретились и создали дружную семью».

На каждом третьем советском боевом самолете стоял уфимский двигатель. Самолет Як-9У с мотором ВК-107А признан самым быстрым истребителем Второй мировой. По свидетельству известного архивиста профессора УГАТУ Михаила Филимонова, 26 июля 1945 года газета «Правда» отмечала, что Уфимский моторостроительный завод к началу мирного времени выпустил 97 тысяч авиационных моторов, назвав этот факт подвигом.

Вместе с работниками моторного завода трудились преподаватели и студенты Уфимского авиационного института - такое наименование в 1942 году получил эвакуированный Рыбинский авиационный институт. Первый инженерный вуз на башкирской земле, УАИ внес достойный вклад в дело разгрома врага. Уже в первый день войны многие студенты и преподаватели отправились в военкомат и воевали на всех фронтах Великой Отечественной.

В Уфе эвакуированный вуз был размещен в школьном здании на Уральском проспекте (ныне бульвар Ибрагимова). Как писал профессор Сергей Куликов, уже 12 января 1942 года в институте возобновились учебные занятия. Лекции читались в неотапливаемых аудиториях при минусовой температуре, студенты и преподаватели были в зимней одежде.

По воспоминаниям студентки военных лет, будущего преподавателя Н.Х.Терегуловой (Латыповой), школьные классы были тесными, из-за нехватки мест и ступень некоторые ребята забирались на шкафы, расположенные по бокам аудитории. Однако лекции читались



Здание Коммерческого училища (Ленина, 61) построено в 1908-1912 гг. С 1937 по 1941 г. здесь находился городской Дворец пионеров. В годы Великой Отечественной войны до мая 1943-го размещался Исполком Коминтерна. После его отъезда здание отдали Авиационному институту.



Выпускники УАИ Найля Халиловна и Рафгат Нагимович Латыповы.



Несмотря на трудности военного времени, с 1 января 1942 года в Уфе был начат выпуск авиамоторов.



Константин
Петрович Тарасов.



Валентина Дмитриевна
Тарасова (в девичестве
Гмызова). Фото сделано
31 октября 1942г., Уфа.

на очень высоком уровне. Для работы в институте по совместительству были приглашены крупные ученые Украинской академии наук, которые эвакуировались в Уфу: Боголюбов, Савин, Проскура и другие. Они возглавили кафедры, заложив традиции фундаментальной науки, столь характерные для УАИ-УГАТУ.

Студенты днем учились, а вечером работали на заводе, трудились на заготовках для фронта, колхозных полях и в подсобном хозяйстве. Было открыто и вечернее отделение. Для преподавания специальных и общетехнических дисциплин институт привлекал ведущих специалистов моторостроительного завода.

Преподаватели вели занятия и работали в цехах, вместе с заводчанами занимались научными исследованиями. И даже писали кандидатские диссертации: в

марте 1943 года состоялись первые защиты Павел Мирко, Сергея Куликова.

Для нужд военной промышленности на кафедре физики была создана технология производства светящейся краски из продуктов распада радия. Учеными УАИ совершенствовались технологии электрозакалки деталей авиамоторов, разрабатывался термоэлектрический прибор для маркировки сталей. По заданию наркомата был разработан проект перевода двигателей внутреннего сгорания на газообразное топливо и передан для реализации Белебеевскому механическому заводу.

За военные годы институт подготовил более 220 инженеров. В 1945 году УАИ занял первое место среди вузов Башкирии по всем показателям работы.

«Все для фронта, все для Победы!» Этот лозунг был сутью, смыслом жизни тружеников тыла - мужчин, женщин, стариков, подростков. Трудовой фронт стал надежным тылом победоносной Советской Армии.



Мария Антоновна
Новикова (1919-
2006 гг.).



Дмитрий Иванович
Новиков (1917-1956 гг.).