

Авиационная промышленность Казани в годы Великой Отечественной войны

**Работа учителя истории МОУ
«Адав-Тулумбаевская средняя
общеобразовательная школа
Буинского района республики
Татарстан» Гиззатуллиной
Эльвиры Илгизаровны**

Сентябрь-октябрь 1941 года

Всесоюзный союз работников авиационной промышленности
В целях ускорения и улучшения работы авиационной промышленности
в отношении лиц, не имеющих к ней отношения

№ 1146сс
20 ноября 41 г.

ВЫПИСКА ИЗ ПРИКАЗА
Народного Комиссара Авиационной Промышленности СССР

Москва

Об организации на площади завода № 124 НКАП в г. Казани двух самолетостроительных заводов.

В исполнение постановления Государственного Комитета Обороны за № ГКО-917 - П Р И К А З В А Ю:

1. Начальнику 10-го Главного Управления т. Тарасевичу создать в г. Казани на площади завода № 124 НКАП два самостоятельных самолетостроительных завода:
 - а) завод № 22 по производству самолета Пе-2 на базе завода № 22, эвакуированного в г. Казань из Москвы;
 - б) завод № 124 - по производству самолета ТБ-7.
2. Директору завода № 22 тов. Карпову обеспечить выпуск самолетов Пе-2 - 10 штук в день к концу февраля 1942 года.

П/п. Народный Комиссар Авиационной Промышленности - А. Шехурин

Верно:
1-экз. 177782
12.ХП.дм/се
Заводу № 22 -

Шехурин

Выписка из приказа Наркомата авиационной промышленности СССР «Об организации на площади завода № 124 НКАП в г. Казани двух самолетостроительных заводов» по производству пикирующего бомбардировщика Пе-2 и тяжелого бомбардировщика ТБ-7.

20 ноября 1941 г.

Крылатые машины

Тяжелый
бомбардировщик
ТБ-7 (Пе-8)



Пикирующий
бомбардировщик Пе-2



Авиаконструкторы



**Андрей Николаевич
Туполев**



**Владимир Михайлович
Петляков**

Производство самолетов Пе-2 летом 1941 года

Номер завода	Июнь	Июль	Август
22	123	161	197
39	47	66	78
124	3	10	16
125	1	3	4

Производство Пе-2 за годы Великой Отечественной войны

Заводы	1940	1941	1942	1943	1944	1945
№ 22 (Казань)	-	1120	1937	2423	2944	1634
№ 39 (Москва и Иркутск)	1	303	587	5	-	-
№ 124 (Казань)	-	104	-	-	-	-
№ 125 (Иркутск)	-	144	-	-	-	-

В сентябре 1945 года завод был награждён орденом Красного Знамени



Руководители опытно-конструкторских бюро



**Владимир Михайлович
Мясищев – главный
конструктор опытно-
конструкторского бюро
завода по производству
Пе-2**



**Иосиф Фомич Незваль –
руководитель опытно-
конструкторского бюро по
производству Пе-8**

77

секретно экз. 1

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА ПО САМОЛЕТУ ТБ-7

Самолет ТБ-7 был задуман в варианте высотного (разведки, оборудованного специальным агрегатом центрального наддува. Первоначальный эскизный проект самолета составил А.Н. ТМОСЛОВИЧ во второй половине 1934 года в это же время под руководством В.М. ПЕЛИЯКОВА начались первые исследовательские работы по прочности и выбору конструкции.

Проектирование всей машины началось с начала 1935 года. Окончательный эскизный проект самолета был закончен в августе ВВС осенью 1935 года. Макет самолета был построен в феврале 1936 года. Выдача чертежей в производство началась с апреля 1935 г. и закончилась по основной массе в марте 1936 г. Производственные работы начались в мае. Постройка самолета без установки моторов была закончена в середине 1936 года. Моторы были получены осенью 1936 г. и ввезены на аэродром в ноябре 1936 года. В течение ноября и декабря производилась сборка самолета и отработка ВМТ. Первый вылет состоялся 27. XII. 1936 года.

Таким образом, на проектирование с изысканиями пошло около двух лет, а вместе с постройкой - два с половиной года. Опытный самолет ТБ-7 был оборудован четырьмя двигателями АМ-34ФРНБ и агрегатом центрального наддува АЦН-2 с мотором И-100, и имел следующее стрелковое вооружение:

- В носу шаровую башню с пушкой ШВАК-20
- На корме шаровую башню с пушкой ШВАК-20

20 - 2 -

На верху турель с пулеметом ШКАС-20
 В пассивных установках 2 пушки ШВАК-20
 После первых испытаний в марте 1937 года на доводку и переделку винто-моторной группы в размещении водорадиаторов двух моторов в пассивных /т.е. так как в настоящее время/ в месте радиаторов под каждым мотором. Переделка и доводка закончена в мае 1937 года

В конце мая 1937 года при первом испытании полете на аэродроме 6-го отдела ЦАГИ в Подольске потерпела аварию по причине ошибки пилотирования самолета. Самолет простоял на ремонте.

В августе 1937 года самолет был передан на совместные испытания, 1-й этап которых закончился в октябре 1937 года после смены моторов, выработки и проведения работ по установке зимнего маслоснабжения. Самолет был снова передан в НИИ ВВС где продолжались испытания на лыжах.

В начале марта 1938 года самолет передан в ЦАГИ, где проходил 2-й этап Государственных испытаний. В апреле испытания были закончены, в результате которых получены следующие летные данные:

	полет. вес ≤ 4000
1. Максимальная скорость у земли	315
2. " " без АЦН на Н=4700м	375
3. " " с АЦН на Н=8600м	430
4. Время подъема на 5000м без АЦН	17
5. " " " " с АЦН	16,5

72

6. Практический потолок без АЦН	8200	7300	5700 м.
7. " " с АЦН	-	10200	м.
8. Время набора потолка без АЦН	65	63,2	64 мин.
9. " " с АЦН	-	57	мин.
10. Длина разбега со штыками	280	405	538 "
11. Время разбега	16,8	22,2	28,5 "

Длина разбега при полетном весе в 30000 кг. получена 770м. В отчете об испытаниях дана очень хорошая оценка самолета и настоятельная рекомендация о запуске в серию. По окончании этих испытаний состоялось решение правительства о запуске самолета ТБ-7 с 4АМ-34ФРНБ +И-100 в серию на заводе № 124.

В начале 1937 года был запущен в производство 2-й экземпляр самолета ТБ-7 "дублер" отличавшийся от первого несколько расширенным фюзеляжем, измененным вооружением, расширенной штурманской кабиной. В процессе постройки, осенью 1937 года, было введено неподвижное свободнонесущее горизонтальное оперение. Испытания "дублера" закончились летом 1938 года.

В серию самолет был запущен по типу "дублера" но со снятой выступающей вниз кабиной штурмана и с добавлением легкой стрелковой установки в Ф-3. Остальное стрелковое вооружение состояло из пары пулеметов ШКАС-7,62 в шаровых башнях на носу и на корме, одной пушки ШВАК-20 на верху и двух пулеметов ШКАС-7,62 в пассивных установках.

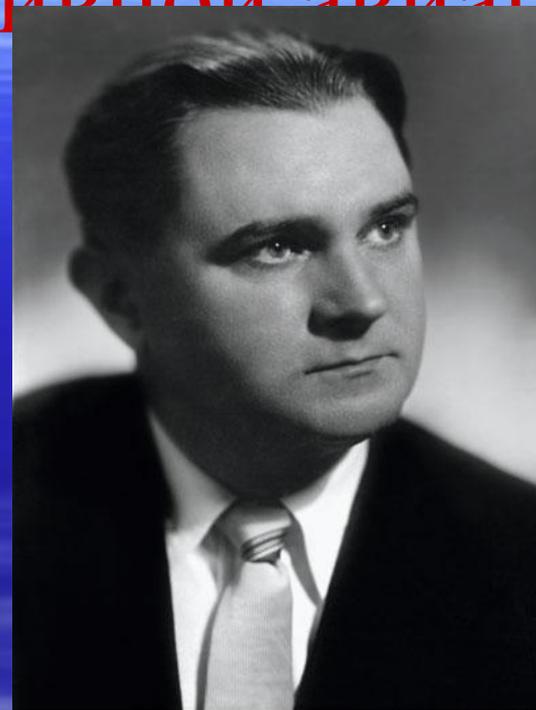
Все чертежи по самолету были переданы заводу № 124 в течение мая и июня 1938 года. В этот же период началась под-

**Историческая справка по самолету Пе-8 (ТБ-7),
 составленная главным конструктором самолета
 на заводе № 22 И.Ф.Незваль**

На пути создания реактивной авиации



**Сергей Павлович
Королев**



**Валентин Петрович
Глушко**

39
39
СЕКРЕТНО:

П Р И К А З № 27с

По заводу № 16.

От " " июня 1944 г.

Во исполнение приказа № 00446/262сс от 18/1У-44г.
по НКВД СССР и НКАП о передаче Конструкторского Бюро по
реактивным двигателям, - ПРИКАЗЫВАЮ:

§ 1 .

Организовать на заводе № 16 Конструкторское Бюро
реактивных двигателей /КБ-РД/, с непосредственным подчи-
ненным директору завода № 16 и начальнику 4-го Спецотдела
НКВД СССР.

§ 2 .

Начальником опытного производства по реактивным
двигателям и и.о. нач. КБ-РД назначить тов. АРТАМОЦОВА Н.Н.

§ 3 .

И О. пом. главного конструктора КБ-РД по адм. -хоз.
вопросам назначить тов. КОСТИНА С.А.

§ 4 .

Главному конструктору КБ-РД инж. ГЛУШКО В.П. и
и.о. нач. КБ-РД тов. АРТАМОНОВУ Н.Н. произвести расстановку
всего личного состава, в соответствии с данным приказом и
утвержденной мною схемой, составить план работы по РД-1 и
РД-3, а также мероприятия, обеспечивающие выполнение их,
и представить мне на утверждение к 5/VI-с/г.

§ 5 .

В связи с особо напряженной работой КБ-РД по вы-
полнению постановления ГОКО по двигателям РД-1 и РД-3,
запретаю переброску, командирование и т.п. работников
КБ-РД без моего разрешения.

§ 6 .

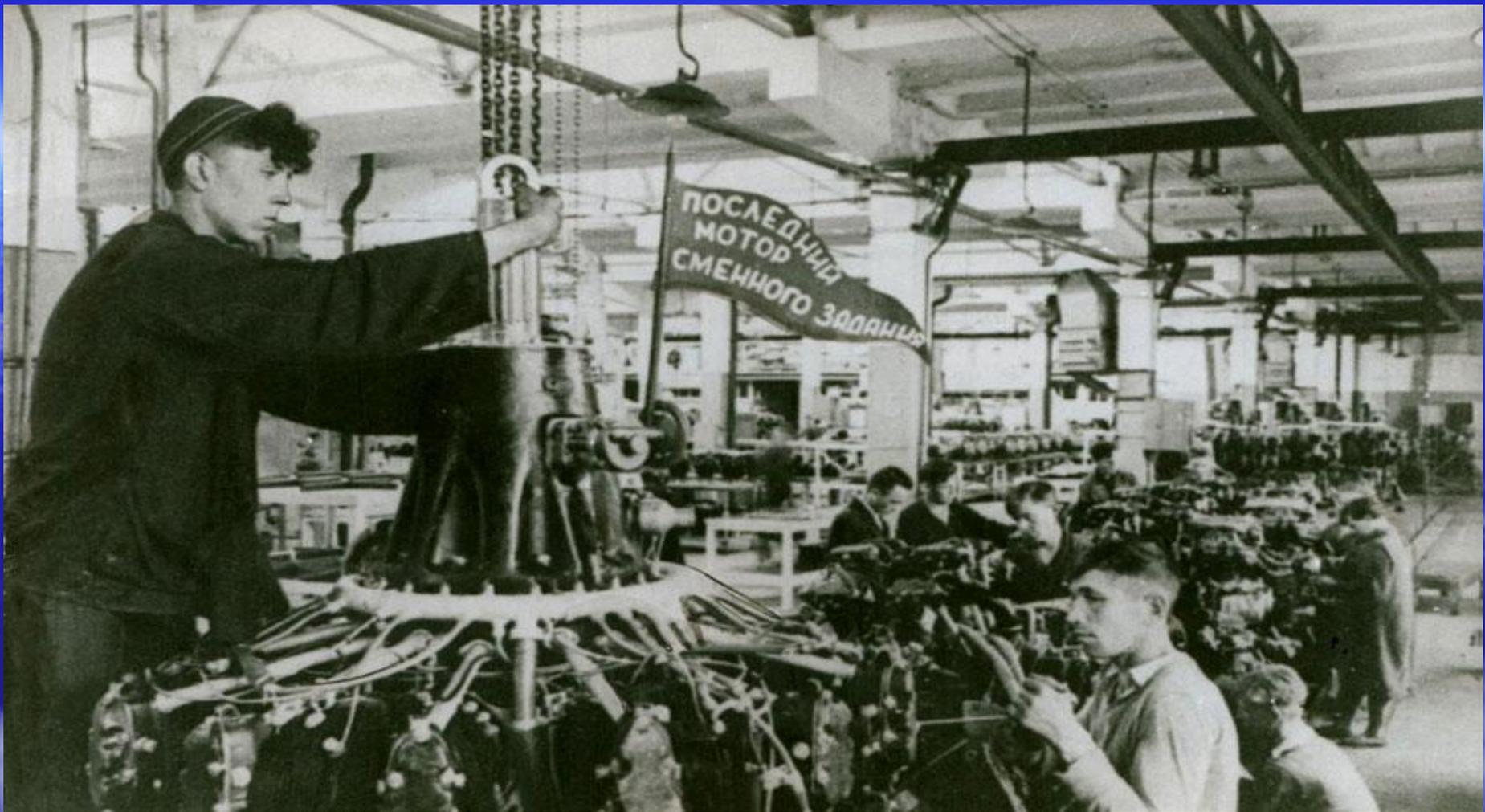
В связи с повышенной вредностью работы в лабора-
тории РД с азотной кислотой, нач. ООТ тов. МАШИРО с 3/VI-
44 г. обеспечить спецпитанием работников лаборатории РД, а
также работников сборки РД, связанных с переборкой двигате-
лей.

ДИРЕКТОР ЗАВОДА -

Отп. 1 экз. - дело
1/VI-44г.са
к/лр

/Лукин/

1 июня 1944 г.



В цехе сборки моторов на заводе № 16.
1942 г.

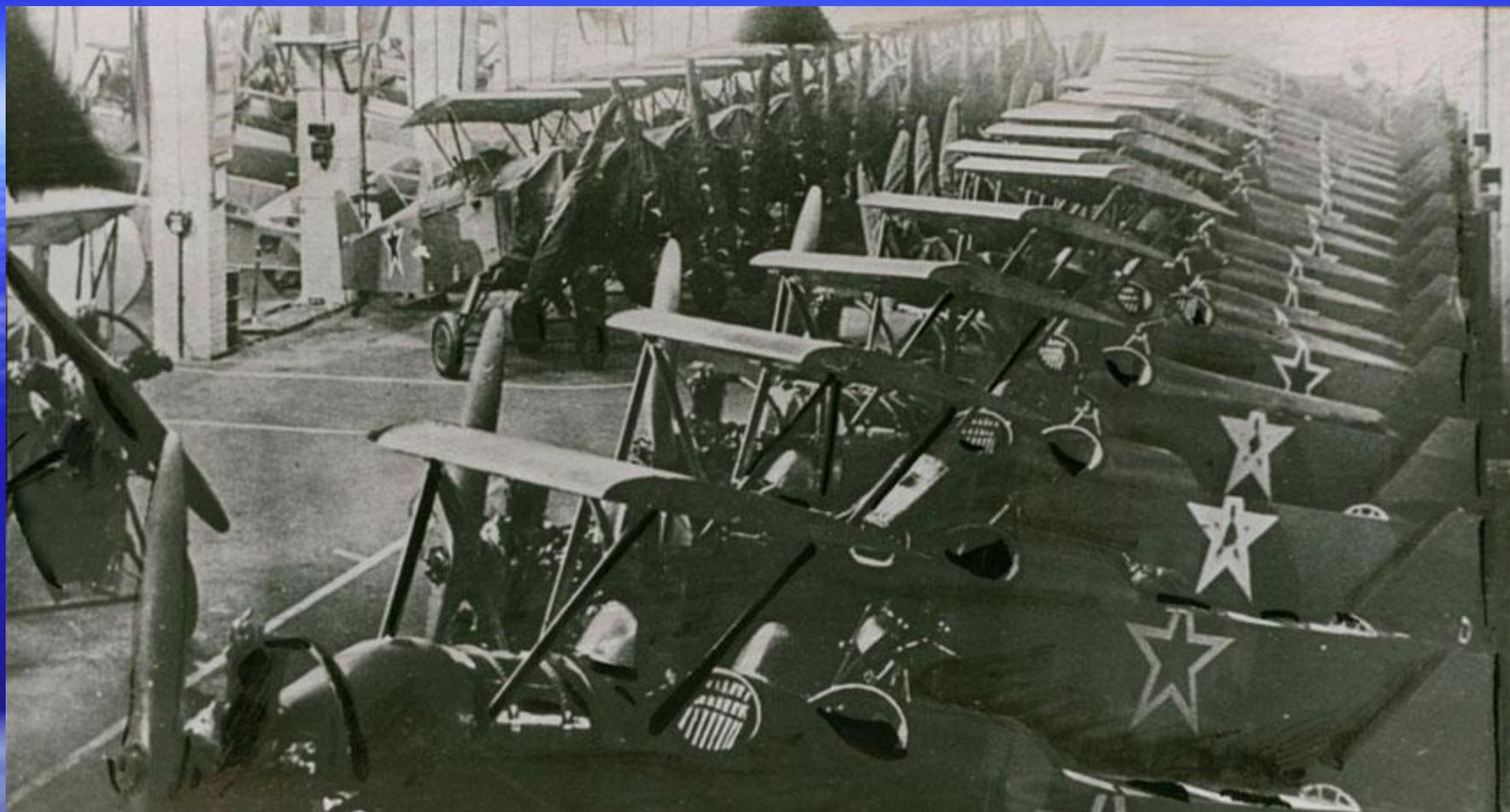
«Небесный тихоход»



**Николай Николаевич
Поликарпов**



Бомбардировщик По-2



Ночные бомбардировщики По-2 в цехе сборки завода № 387. 1943 г.



По-2 с «кассетой Бакшаева»

«Служили три товарища»

Хорошая работа, хорошая молва,
Три друга – три пилота летали на
«У-2».

Фанерный хвост и крылья, и
очень тихий ход,

Но больше всех любили друзья
свой самолет.

Почти пешком по небу, летят едва-
едва,

И раз – «У-2» , и два – «У-2», и три
«У-2».

С.Фогельсон

