



Б. М. Мальтинский

ОТ «ИЛЬИ МУРОМЦА» ДО РАКЕТ ПВО (История Северного завода)

Родиной отечественного самолетостроения является Санкт-Петербург, а старейшим авиационным предприятием России – государственное предприятие «Ленинградский Северный завод», которое в 1993 году отметило свое 115-летие.

На протяжении многих лет это предприятие было совершенно закрытым, и только несколько лет назад о нем стало возможно говорить и писать. А ведь история Северного завода – это, в первую очередь, история развития отечественной авиационной промышленности.

Северный завод вырос из трех петербургских заводов: Русско-Балтийского вагонного завода, завода Щетинина и завода Лебедева. Старейшим из них являлся авиационный отдел Русско-Балтийского вагонного завода. 30 сентября 1878 года Санкт-Петербургская Городская Управа выдала купцу первой гильдии, почетному гражданину Михаилу Павловичу Фридланду разрешение на постройку кузницы на Черной речке при ее впадении в Большую Невку. Территория, на которой должна была появиться кузница, принадлежала семейству графов Строгановых и была арендована Фридландом. На производство работ в кузнице 4 октября 1878 года было получено «особое разрешение» от Санкт-Петербургского градоначальника. Этот день считается датой основания Ленинградского Северного завода. На карте Петербурга завод был указан по адресу: Строгановская набережная, дом 1 – первая площадка нынешнего завода. В 1890-е – 1900-е годы предприятие называется «Чугунно-меднолитейный и машиностроительный завод».

Весной 1912 года территория завода со всеми зданиями на Строгановской набережной переходит во владение акционерного общества «Русско-Балтийский вагонный завод» (РБВЗ). Значительным прогрессом завода, его расширением компания была обязана председателю Совета Акционерного общества Михаилу Владимировичу Шидловскому, выдающемуся деятелю России, внесшему большой вклад в развитие отечественной авиации. Когда весной 1912 года авиационный отдел Русско-Балтийского вагонного завода был переведен из Риги в Петербург, на должность главного конструктора Шидловский пригласил студента пятого курса Киевского политехнического института Игоря Ивановича Сикорского.

В марте 1912 года в Москве на Второй Международной выставке воздухоплавания самолет Сикорского С-6А получил Большую золотую медаль. Во время выставки И. И. Сикорскому и предложили должность главного конструктора авиационного отдела Русско-Балтийского вагонного завода в Петербурге. В апреле 1912 года Игорь Иванович подписал контракт на пять лет.

Зимой 1912/13 годов Сикорский строит «большой аэроплан для стратегической разведки» – самолет «Гранд». Когда Сикорский поставил на самолете четыре двигателя в ряд с тянущими винтами, «Гранд» был переименован в «Русский витязь» – первый в мире четырехмоторный самолет, первенец тяжелой авиации. Первый полет самолета был произведен 23 июля 1913 года, а 2 августа И. И. Сикорский установил на нем мировой рекорд продолжительности полета с семью пассажирами на борту – 1 час 54 минуты.

Вслед за этим завод выпустил большой четырехмоторный самолет «Илья Муромец», и это название стало собирательным для целого класса тяжелых самолетов, построенных заводом на протяжении 1914 – 1917 годов.

Летом 1914 года на «Илье Муромце» было установлено сразу несколько мировых рекордов: высоты полета с десятью пассажирами на борту (2000 м) и продолжительности полета (6 часов 33 минуты).

После начала Первой мировой войны по предложению М. В. Шидловского по принципу эскадры морских кораблей была сформирована эскадра из десяти боевых и двух учебных воздушных кораблей «Илья Муромец». Начальником эскадры был назначен М. В. Шидловский с присвоением ему звания генерал-майора. Это был первый авиационный генерал России.

На самолетах «Илья Муромец» впервые была осуществлена внутренняя – в фюзеляже – подвеска бомб, для бомбометания был создан электросбрасыватель; каждый самолет был оснащен восемью пулеметами, позволявшими вести сферический обстрел; бензиновые баки и места экипажа были защищены броней от ружейно-пулеметного огня с земли. Таким образом, «Илья Муромец» стал первым в мире тяжелым бомбардировщиком. Лишь Россия обладала в первые три года войны таким мощным оружием, каким являлись «Муромцы». Германия, Франция и Англия выпустили первые многомоторные бомбардировщики только в 1917 году.

В 1909 году Сергей Сергеевич Щетинин, крупный петербургский предприниматель, увлекшийся авиацией, решил основать первый в России завод по постройке аэропланов; осенью того же года он создает акционерное общество «“Первое российское товарищество воздухоплавания” С. С. Щетинина и К^о» (ПРТВ). В конце 1909 года ПРТВ приобретает помещение для завода на Корпусной улице, дом 3, на Петербургской стороне. Завод был оборудован к февралю 1910 года.

15 июня 1910 года Министерство торговли и промышленности выдает акционерному обществу Щетинина и К^о официальное разрешение на пуск первого в России завода по постройке летательных аппаратов.

Первым русским самолетом, построенным в заводских условиях, был биплан «Россия А», вышедший из ангара Щетинина (биплан – самолет, имеющий с каждой стороны фюзеляжа по два крыла, расположенных одно над другим). 2 августа 1910 года пилот В. А. Лебедев совершил первый полет на самолете «Россия А» с Гатчинского аэродрома. На этом самолете был установлен первый русский рекорд продолжительности полета – 15 минут. К концу августа на заводе строились еще четыре самолета «Россия А». Одновременно заканчивалась постройка моноплана «Россия Б» (моноплан – самолет, имеющий по одному крылу по обе стороны фюзеляжа). В 1910 году было построено пять таких самолетов.

По заказу военного ведомства завод Щетинина в 1911 году построил свыше тридцати самолетов известной французской фирмы «Фарман». Начинаясь серийное производство самолетов потребовало строительства сборочного цеха вблизи аэродрома. Такой цех был построен в 1911 году на поле по соседству с Комендантским аэродромом, около железнодорожной станции «Скачки» Озерковского направления Приморской железной дороги – это территория второй площадки нынешнего завода. Завод Первого российского товарищества воздухоплавания в этот период был одним из самых передовых авиационных предприятий Европы. Он мог выпускать один самолет в пять дней.

В 1912 году С. С. Щетинин приглашает на должность управляющего заводом редактора-издателя журнала «Вестник воздухоплавания» Дмитрия Павловича Григоровича, будущего известного авиаконструктора. Григоровичу удалось успешно и в короткий срок решить проблему создания гидросамолета типа «летающая лодка»,

превосходившего по своим летным и мореходным качествам зарубежные образцы и вытеснившего из русской морской авиации иностранные самолеты.

Осенью 1913 года Д. П. Григорович построил свою первую «летающую лодку» М-1, а весной 1915 года выпустил гидросамолет М-5, принесший своему творцу заслуженную известность. М-5 имел столь высокие летные качества и столь хорошую мореходность, что был немедленно принят на вооружение. Он серийно выпускался до 1923 года, всего было построено около трехсот экземпляров.

Гидросамолеты Д. П. Григоровича стали основными самолетами для морского театра Первой мировой войны. С этого момента завод Щетинина специализировался на постройке «летающих лодок» и стал первым в России предприятием такого типа. В 1916 году завод С. С. Щетинина приступил к выпуску знаменитой «лодки» М-9, которая вместе с М-5 принесла Д. П. Григоровичу мировую известность. В иностранной печати появился термин «русский стиль в гидроавиации».

В апреле 1914 года Владимир Александрович Лебедев, один из первых русских летчиков-спортсменов, построил на арендованном участке близ Комендантского аэродрома несколько производственных помещений, чем положил начало еще одному самолетостроительному заводу.

За четыре года до этого, в марте 1910 года, столичный аэроклуб командировал Лебедева в летную школу Анри Фармана в Париже. В мае Лебедев блестяще выдержал экзамен на пилота-авиатора, став третьим среди россиян, доказавших во Франции право на эту профессию (первым был М. Н. Ефимов, вторым – Н. Е. Попов), и первым авиатором-петербуржцем.

На заводе Лебедева по заказам военного ведомства строились самолеты французских авиастроительных фирм. Опытные и серийные самолеты, выпускавшиеся заводом Лебедева в 1914 – 1918 годах, обозначались названием «Лебедь» с номерами от I до XXIV.

Русское самолетостроение во время Первой мировой войны значительно выросло. Причем три завода, послужившие после Октябрьской революции базой для создания нынешнего Северного завода, производили в последние предреволюционные годы до 40 % авиационной продукции России. В начале 1917 года на Русско-Балтийском вагонном заводе в Петербурге и заводе Щетинина работало (на каждом) около двух тысяч рабочих и инженеров. Мощности этих предприятий позволяли ежемесячно выпускать по 30 – 40 самолетов.

Прогремел штормовой 1917 год. Летом 1918 года, в дни «красного террора», в Петрограде были расстреляны тысячи интеллигентов – инженеров, врачей, учителей, профессоров. Директор РБВЗ, известный петроградский авиационный специалист, преподаватель столичных вузов В. И. Янковский, неоднократно отказывавшийся от лестных предложений выехать за рубеж на престижную и хорошо оплачиваемую работу, в августе 1918 года был арестован за «саботаж». Несмотря на ходатайства многих видных деятелей культуры, науки и техники, В. И. Янковский был казнен в Петропавловской крепости. Председатель Совета акционерного общества РБВЗ М. В. Шидловский был расстрелян красногвардейцами при попытке выехать с семьей в Финляндию.

Игорь Иванович Сикорский по совету родных и друзей в марте 1918 года уезжает во Францию, откуда через год перебирается в США. В 1923 году была образована компания «Сикорский Аэроинжиниринг», президентом которой стал Игорь Иванович.

В июне 1920 года постановлением Совета Труда и Обороны был создан Петроградский объединенный авиационный завод № 3. Бывший завод Щетинина переименовывается в отделение № 1, бывший Русско-Балтийский завод – в отделение № 2, бывший завод Лебедева – в отделение № 3 государственного авиазавода.

Приказом от 14 мая 1921 года «за основную единицу начала авиапромышленности в г. Петрограде был принят бывший Русско-Балтийский воздухоплавательный завод». В 1922 году в ознаменование пятой годовщины Октябрьской революции заводу было присвоено название «Красный летчик». В декабре 1927 года заводу присваивается № 23. Под этим номером он просуществовал до 1944 года.

В 1927 году конструктором Николаем Николаевичем Поликарповым был создан двухместный учебный биплан У-2. Этот всемирно известный самолет совершил свой первый полет 7 января 1928 года и просуществовал около 35 лет, по длительности производства и универсальности применения не имея себе равных не только в нашей стране, но и за рубежом. Николай Николаевич Поликарпов начинал свою работу еще на Русско-Балтийском вагонном заводе, окончив в 1916 году Петербургский политехнический институт.

Внедрение самолета У-2 в серию началось в 1928 году на заводе № 23, а с 1930 года было начато его серийное производство. Самолет строился в нескольких вариантах: учебном, санитарном, сельскохозяйственном, пассажирском.

В 1936 году вышло решение правительства об обучении в короткий срок 150 000 летчиков. Для обучения такого количества пилотов, естественно, необходимо было построить большое количество самолетов У-2. Было принято решение о переходе на конвейерный способ сборки. Конвейер был спроектирован, построен, налажен и пущен в фантастически короткий срок: за два месяца. В 1939 году завод выпускал 10 самолетов У-2 в сутки. До 1941 года заводом было выпущено несколько тысяч серийных экземпляров самолета.

Когда началась война, самолет У-2 из учебного превратился в легкий ночной бомбардировщик. Малая скорость и малая высота полета позволяли машине в ночное время беспрепятственно и почти бесшумно «подкрадываться» к позициям противника и с абсолютной точностью производить бомбометание. Этот легкий самолетик, нетребовательный к аэродромам, взлетавший с любых минимальных площадок, заправлявшийся несколькими ведрами горючего, наносил заметный урон противнику. Немцы так и не придумали средств борьбы с этим самолетом. После смерти Н. Н. Поликарпова в 1944 году самолет У-2 в его память был переименован в По-2 и далее выпускался под этим названием.

В начале 1930-х годов на заводе № 23 было освоено серийное изготовление трехместной «летающей лодки» – амфибии Ш-2 конструкции Вадима Борисовича Шаврова. Это был первый советский серийный гидросамолет. Самолет строился на заводе в 1932 – 1934 годах. Было выпущено несколько сотен экземпляров. Самолет Ш-2 применяли для ледовой разведки в Арктике, он был на ледоколах «Литке», «Красин», «Челюскин». С последнего он был снят на лед за несколько минут до гибели легендарного судна. На Ш-2 эвакуировали папанинскую четверку со льда дрейфующей станции «СП-1». Этот экземпляр Ш-2 находится ныне в Музее Арктики и Антарктики. Самолет Ш-2 оказался одним из наиболее долговечных в мире, он применялся более тридцати лет – до 1964 года, лишь немного уступив У-2.

С началом войны, в июле – августе 1941 года, завод № 23 был эвакуирован в Новосибирск, где вместе с коллективами авиационных заводов из Москвы, Киева и Днепропетровска вошел в Новосибирский авиационный завод имени Чкалова. Новосибирский завод в годы войны выпускал истребители Як-7 и Як-9. Было выпущено и отправлено на фронт 15500 истребителей.

После эвакуации завода на его промышленных площадках была организована ремонтная база № 1 ВВС Ленинградского фронта. Несмотря на тяжелейшие условия блокады, коллектив базы за годы войны отремонтировал более 2500 самолетов.

С 30 ноября 1944 года завод № 23 стал именоваться заводом № 272 (завод п/я 493). После Великой Отечественной войны завод выпускал легкие многоцелевые самолеты Як-12, самолеты первоначального обучения Як-18 и учебно-тренировочные истребители Як-11. Все эти самолеты были разработаны в конструкторском бюро во главе с генеральным конструктором Александром Сергеевичем Яковлевым.

В конце 1955 года завод № 272 впервые в СССР получил задание наладить производство двухмоторного двухроторного вертолета Як-24. Для осуществления этих работ при заводе было специально организовано опытное конструкторское бюро.

Неожиданно вертолет оказался очень полезным в таких областях народного хозяйства, в которых предположить возможность его применения вначале было трудно. Например, когда восстанавливали Екатерининский дворец в Пушкине, возникла необходимость быстро сменить перекрытия зданий. И вот работу, на выполнение которой обычными методами, с помощью строительных кранов, понадобилось бы затратить полтора-два месяца, вертолет проделал за два дня. С вертолета Як-24 производилась съемка первого советского циркорамного фильма.

В 1958 году завод, более полувека строивший самолеты, поменял свой профиль. Решением правительства ему было поручено изготовление средств противовоздушной обороны. Уже в сентябре 1958 года первые ракеты для комплекса ПВО С-75 были направлены в войсковые части. Именно такой ракетой 1 мая 1960 года в районе Свердловска был сбит самолет У-2 американского разведчика Пауэрса.

В 1961 году завод приступил к серийному производству зенитной управляемой ракеты комплекса С-200. Коллектив предприятия в кратчайший срок смог наладить производство сложнейшей современной техники. Завод изготавливал эти ракеты на протяжении трех десятилетий. И до настоящего времени это одно из ведущих предприятий-производителей ракет ПВО в стране.

В 1967 году завод получил свое нынешнее наименование – Ленинградский Северный завод. С ноября 1994 года – Государственное предприятие «Ленинградский Северный завод».