



# УРАЛ ФРОНТУ

— Проект «Областной газеты»  
к 80-летию Победы  
в Великой Отечественной  
войне 1941–1945 гг.



Выпуск  
пятый  
**25**  
АПРЕЛЯ  
2025 г.

## ВОЮЮТ НЕ ЧИСЛОМ, А УМЕНИЕМ!

(А.В. СУВОРОВ)



ОФРАМЕНТ ПЛАКАТА К. ДОЛГОРУКОВА «ТРОЕ ПРОТИВ ДВАДЦАТИ СЕМИ». МОСКВА, ЛЕНИНГРАД. «ИСКУССТВО». 1942 ГОД

# ТРОЕ ПРОТИВ ДВАДЦАТИ СЕМИ

“ И сегодня поражает то, как люди решали задачи столь невыносимой сложности, работали на пределе человеческих возможностей. Много примеров, когда не только рабочие, но и руководители предприятий, и министры умирали там, в грязи, умирали, когда перевозили и ставили предприятия на новом месте. Сумели переместить на тысячи километров вглубь страны целые отрасли народного хозяйства, за один-два месяца буквально с колес в чистом поле запустить стратегически важные производства, за год с небольшим создать, по сути, новую промышленность, новую промышленную базу, которая работала на Победу.

Владимир ПУТИН,  
Президент России

## Крылатый металл

Заводы Верхней Салды обеспечили бесперебойное снабжение авиазаводов деталями моторов и лопастями винтов

Победа в Великой Отечественной войне была бы невыносима без превосходства в воздухе, без развития современной авиационной техники. 1941 год – год тяжелых испытаний для страны. Почти сразу же на Урале, в Верхней Салде на площадке завода «Стальконструкция» начали создавать дублирующее производство крупнейшего в СССР предприятия авиационной металлургии. Но быстрое продвижение вражеских войск внесло коррективы – не дублер надо было создавать, а спасать действующие мощности. 8 октября 1941 года ГКО принял решение об эвакуации завода №95 в Верхнюю Салду на площадку завода-дублера. Из Подмосквья необходимо было перенести более 10 тыс. тонн оборудования. Все это происходило в условиях страшной спешки. В конце октября 1941 года 85% заводов авиационной промышленности находилось «на колесах». В это число попало и наше предприятие: со «старой» площадки было отправлено 1 197 вагонов. Вместе с заготовками и оборудованием прибыли специалисты, которые должны были его смонтировать.

В Верхнюю Салду поступало также оборудование заводов из Ленинграда и Кольчугино. Кадровые рабочие с этих предприятий составили костяк вновь образованного завода №519, производившего прокат из сплавов на основе меди. Из Москвы прибыла группа учащихся железнодорожного училища №3. Позже стали прибывать рабочие из Вологды, Рязани, Казахстана... В основном это были молодые ребята, не имевшие опыта работы, учиться пришлось уже в цехах. 9 ноября 1941 года, когда первое оборудование начало поступать в Салду, ГКО утвердил график восстановления и пуска завода №95 и план производства полуфабрикатов. Не хватало кровельных материалов – агрегаты устанавливали под открытым небом в неотопляемых корпусах.

Для бесперебойного снабжения металлом кузнечно-прессового, трубного и других производств необходимо было наладить работу литейных цехов. Первая эстакада печей и кран были смонтированы в декабре 1941 года, но не было циркуляционной системы, ножниц для резки катодов, керамического хозяйства. Подовые камни изготавливались из мерзлой массы, и такие печи не выдерживали даже пускового периода.

В первой декаде января 1942 года работали уже три печи. Слитки отливали параллельно с монтажом. В результате разработки новой технологии оказалось возможным применить газовую плавку для производства основных сплавов вместо электропечей сопротивления. Это был первый в СССР опыт промышленного внедрения газовых печей для производства кондиционных алюминиевых сплавов.

В прокатном цехе завода №95 к установке и монтажу уникальных прокатных станов приступили в ноябре 1941 года. Механик **Иван Воеводин** вспоминал: «...применяя такелажный способ работы с лебедками и имея краны грузоподъемностью всего 5 и 10 тонн, механики устанавливали станины рабочих клеток массой до 47 тонн, сутками не выходя из цеха...».

В начале войны на заводах авиационной металлургии действовало лишь одно кузнечно-штамповочное производство – на заводе №95, и ему уделялось особое внимание. Здесь же с первых дней наладили выпуск штамповок лопастей для двигателей. Их изготовление осуществлялось в кооперации с Уральским заводом тяжелого машиностроения (УЗТМ). Тогда же впервые в мировой практике была разработана технология и освоено производство сложных штамповок полукартеров и носков картеров звездобразных авиационных двигателей воздушного охлаждения и другой продукции. Серийный выпуск незаменимых штамповок в период войны обеспечил бесперебойное снабжение самолетных заводов моторами и лопастями воздушных винтов.

Продолжение на стр. VI →