

И в труде, и в бою

В архивах советской кинохроники есть исторические кадры, отснятые легендарным кинооператором Романом Карменом. По Советской площади Ярославля движется колонна демонстрантов. Впереди нее рабочий Иван Иванов катит собранную им на шинном заводе самую первую автопокрышку. Катить тяжелую шину неудобно, она вихляется, а на лицах идущих следом рабочих такой восторг, такая радость!

Это случилось 75 лет назад 7 ноября 1932 года. С этого момента начался славный трудовой путь Ярославского шинного завода, вписавшего в летопись современной истории тысячелетнего Ярославля свои замечательные страницы.

Особое место в них – героический, самоотверженный труд коллектива предприятия в годы Великой Отечественной войны, подвиги рабочих в тылу и на фронте.

В ознаменование этих подвигов год назад Ярославский шинный завод был награжден международным орденом «За вклад в Победу». Решение совета по общественным наградам Российской геральдической палаты о вручении ЯШЗ этой почетной награды стало достойной данью достижениям завода во время войны.

К ее началу завод уже получил признание как крупнейшее шинное предприятие в Европе. Его продукция была востребована и на фронте, и в тылу. В кратчайшие сроки здесь наладили выпуск шин для всех моделей автомобилей, военной техники и авиации.

Со второй половины 1941 по 1943 годы – роль ЯШЗ в обеспечении фронта, танковых, автомобильных и авиационных производств была особенно ответственной, так как в этот период Ярославский завод был единственным предприятием в стране, изготовлявшим шины. В самом начале войны прекратила свою работу Ленинградская фабрика «Красный треугольник» 23 июня 1941 года все оборудование было эвакуировано в тыл для строительства нового завода в Омске. Но ввод его в строй требовал времени. А хранившиеся на складах 3,8 млн. готовых шин обеспечивали только часть потребностей фронта. Основной

объем производства шин для страны взял на себя Ярославль. Завод был переведен на двухсменный график работы.

«ДРУГ МОЙ РАБОТАЛ НА ШИННОМ. ДРУГ МОЙ ПОГИБ НА ВОЙНЕ»

Ситуация усложнялась тем, что в первые же дни войны сотни наиболее опытных, квалифицированных рабочих ушли на фронт, где многие из них своей храбростью и отвагой прославили Ярославль и родной завод. Восемь работников шинного завода удостоены званий Героев Советского Союза. Это Ф. П. Артемьев, В. П. Бахвалов, В. А. Королев, Л. А. Сергеев, Б. Д. Щапов, В. И. Жилин, В. А. Попов. Среди них и летчик-герой Михаил Петрович Жуков, получивший это звание за победный бой в небе над осажденным Ленинградом. За один вылет он отогнал от города шесть фашистских бомбардировщиков, а седьмой самолет утопил в Чудском озере.

Летчиком служил и Василий Андреевич Попов.

– Для меня, – рассказал бывший шинник, пилот истребительной авиации, – военная служба продолжалась до 1949 года. В самом начале войны, в 1941 году на аэродроме под Барановичами мой Ил угодил под бомбежку, а затем почти всю войну я прослужил в военной полярной авиации на Чукотке, перегонял поступающие по ленд-лизу самолеты союзников. Их пригоняли к нам из Фербенкса, а мы дальше в Красноярск, где новые истребители принимали боевые экипажи. Звание Героя Советского Союза я получил за участие в комплексной экспедиции полярных летчиков на Северный полюс в 1949 году, где мы изучали возможность базирования самолетов ПВО на льдинах.

Много шинников сражалось в рядах 234-й Ярославской коммунистической стрелковой дивизии, которая с боями дошла до Польши, участвовала в освобождении Праги. За проявленный личный составом дивизии героизм она была награждена орденами Суворова второй степени и Богдана Хмельницкого. Почти тысяча заводчан не вернулась с полей сражений.

ЭТОТ ДЕНЬ ПРИБЛИЖАЛИ, КАК МОГЛИ

Немало героизма требовала и работа в тылу. Ушедших на фронт мужчин даже на самых тяжелых участках заменяли женщины, подростки, служащие отделов завода.

21 августа 1941 года «Северный рабочий» опубликовал обра-

щение служащих ЯШЗ Н. Халыгина, К. Иванова, М. Ягодина, Н. Шалашова, Ф. Умнова, А. Илларионовой.

«...Мы обращаемся к руководителям учреждений и предприятий, к главным бухгалтерам, к начальникам плановых, финансовых и других отделов и заводоуправлений с призывом высвободить из управленческого аппарата необходимых для производства кадры... Везде, где можно, надо сократить объем работы административно-управленческого аппарата учреждений и предприятий, высвободить для производства дополнительную

оболочки) для защиты бензобаков также поставлял Ярославль. Иначе и быть не могло. Технический костяк нового завода-гиганта объединил самых талантливых конструкторов и квалифицированных шинников страны. Они создавали уникальные технологии и внедряли их в производство.

Под руководством главного конструктора ЯШЗ П. А. Шаркевича были разработаны шины с протектором повышенной проходимости, коллектив центральной заводской лаборатории во главе с начальником ЦЗЛ Б. К. Карминым создал термостойкую резину для катков танка Т-34.



Фото из заводского музея.

рабочую силу, преимущественно молодежь».

По их призыву только на шинном заводе 30 управленцев встали на рабочие места у вальцов, диагонально-резательных машин, сборочных станков, вулканизационных агрегатов.

На износ работали все цеха, конструкторское бюро, заводская лаборатория. Освоение новых разработок происходило в рекордно короткие сроки. Трудно поверить, но, например, перед битвой на Волге всего за 20 дней было создано четыре новых размера шин и налажено их массовое производство.

Ассортимент выпускаемой продукции все время расширялся и совершенствовался. На ярославском заводе выпускали шины для легковых автомобилей и мотоциклов. Всего – 20 наименований. Здесь же изготовляли шины и для иностранных автомобилей – американских «Студебеккер» и «Паккардов». Продукцией ЯШЗ снабжалась вся военная техника, артиллерия и авиация. Катки для танков и бронемашин, протектирующие материалы (резиновые

новые в 1942 году они прошли всю войну без единого повреждения.

Армия остро нуждалась в шинах повышенной проходимости. Эта задача стала первоочередной для конструкторов ЯШЗ. Они блестяще решили ее, разработав принципиально новую конструкцию протектора. Новая технология сполна оправдала себя в боевых условиях, о чем свидетельствовали многочисленные отзывы с фронтов. Американские и немецкие шины значительно проигрывали ярославским.

Еще не раз разработкой конструкторского бюро завода помогли армии получить бесценное преимущество. Например, к началу войны явный перевес был на стороне гитлеровских ВВС. Отечественная авиация поначалу сильно проигрывала и по своему оснащению, и по количеству боевых единиц. Но очень скоро ситуация кардинально изменилась. Советские истребители и бомбардировщики получили значительные преимущества перед вражеской авиацией, а авиационные шины ярославского завода были признаны одними из лучших в мире. Но, чтобы это стало возможным, на за-

воде в Ярославле велась постоянная разработка все новых конструкций авиационных шин. Например, в ходе боев выяснилось, что из-за высоких взлетно-посадочных скоростей борта авиационных шин разрушались – шина проворачивалась на обод и после нескольких приземлений выходила из строя. Для решения этой задачи конструкторы придумали новый способ крепления пневматических шин, что увеличило срок использования авиационных шин до 10 – 15 раз.

В музее истории ЯШЗ хранится отзыв авиаконструктора Андрея Николаевича Туполева о работе, проделанной ярославскими конструкторами. Благодаря новой методике, разработанной на ярославском заводе, советские пикирующие бомбардировщики Пе-2 и Ту-2, начавшие серийно выпускаться с начала 1942 года, получили полное превосходство над самолетами «Люфтваффе» подобного типа. А бронированные штурмовики Ил-2 и вовсе не имели аналога в мировом самолетостроении.

Без продукции ЯШЗ невоз-

можно было обойтись не только в воздухе, но и на земле. История знаменитого танка Т-34 тоже переплеталась с историей завода. И, пожалуй, без разработок ярославских шинников она была бы не так прославлена. Мало кто знает, что в начале войны Т-34 была своя «ахиллесова пята». Резиновые катки нового танка быстро разрушались из-за больших нагрузок. В некоторых случаях их ходимость не превышала даже 10 процентов гарантии. После испытаний, раскрывших причину разрушения катков, на ЯШЗ началась разработка более теплостойкой резины. Качество реконструированного катка значительно превышало качество катков, применяемых на немецких танках. Та благодаря ярославским шинникам Т-34 стал лучшим танком второй мировой войны.

С НАТУРАЛЬНОГО НА СИНТЕТИЧЕСКИЙ

Однако важнейшая заслуга завода – постепенный перевод шинного производства на выпуск продукции из синтетического каучука. С 1933 по 1940 год его доля была увеличена до 73 процентов. Этот опыт пригодился во время войны, когда натуральный каучук стал особенно дефицитным и использовался в основном для нужд авиации.

Стратегическое значение Ярославского шинного было понятно и противнику. Дважды фашистская авиация бомбила завод. А в июне 1943 года ЯШЗ почти до основания был разрушен бомбардировками. Лаборатория завода, склады с ценнейшим сырьем – каучуком, смолы и текстилем, рабочий поселок – все было превращено в руины. Тяжелое оборудование цехов было сильно повреждено и требовало демонтирования, были полностью уничтожены производственные коммуникации. Ущерб, причиненный заводу, оценили в 51 миллион рублей. Производство жизненно важной продукции для фронта – автомобильных шин – пришлось остановить. Восстановление предприятия было направлено 12 тысяч человек. Разрушенное производство поднимали сотрудники ЯШЗ и жители города, солдаты Красной Армии, колхозники Ярославской и Ивановской областей. Навероятно, не уже через 10 дней завод вновь начал давать фронту необходимую продукцию. На полное же восстановление потребовалось 100 дней.

В период войны завод 22 раза награждался знаменем Государственного комитета обороны СССР, которое в 1946 году было оставлено заводу на вечно хранение.

Андрей СОЛЕНИКОВ
Ольга КОКОРНОВА

Материалы для статьи предоставлены ветеранами и сотрудниками ОАО «ЯШЗ»