

К ВОПРОСУ ОБ ИСТОРИИ ПРОИЗВОДСТВА БРОНЕТРАНСПОРТЕРОВ В ГОРЬКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

90-е гг. XX в. в жизни России были богаты большими потрясениями. Переходный период наиболее тяжело переживали предприятия оборонно-промышленного комплекса, которые остались без государственных заказов. Оказавшись не в состоянии работать в условиях рынка, многие из них рухнули. Несмотря на серьезные сложности периода лихолетья, Нижегородской области удалось удержать лидирующие позиции в сфере военного производства.

27 июня 2006 г. генеральный директор ФГУП «Рособоронэкспорт» С. Чемезов в интервью средствам массовой информации заявил, что Нижегородская область занимает «третье место после Москвы и Санкт-Петербурга по объему экспорта продукции оборонного назначения». «Здесь производятся различные модификации истребителей «МиГ», УБС Як-130, системы ПВО С-300 последней модификации, наземные РЛС и бронетанковая техника». «В Нижегородской области действуют более 70 предприятий оборонно-промышленного комплекса, общий объем их экспортных заказов превышает 70 млн. долларов». По данным министерства промышленности Нижегородской области, в регионе действуют 68 промышленных предприятий, научно-исследовательских и проектно-конструкторских организаций всех оборонных отраслей промышленности, входящих в Федеральное агентство по промышленности и Федеральное агентство по атомной энергии, что составляет более 20% от числа предприятий оборонно-промышленного комплекса Приволжского федерального округа. Сорок два нижегородских предприятия включены в состав стратегических⁴⁹.

В связи с этим изучение развития оборонно-промышленного комплекса Горьковской области остается приоритетным направлением региональной истории. Остановимся на производстве колесной бронетехники.

После войны Горьковская область являлась главным производителем бронетранспортеров для нужд Советской армии. Главным разработчиком и производителем выступал флагман промышленности области – Горьковский автомобильный завод, бронекорпуса поставлялись Выксунским заводом ДРО. В 50-е годы выпускались БТР-40, затем БТР-60 и БТР-60ПБ⁵⁰.

Потребности армии в колесной бронетехнике росли, тем более что её производство, в отличие от производства гусеничной бронетехники, было

⁴⁹<http://industrialnews.ru/oboronka/rosoboroneksport-i-nizhegorodskaya-oblast-zaklyuchili-soglasenie-ot-sotrudnichestve>. 3.11.2008. 19:51

⁵⁰ Сагателян Г.Ш. Нижегородская область во второй половине XX века: свершения и противоречия в развитии. Монография / Г.Ш. Сагателян, А.Г. Сагателян. Арзамас: Ассоциация ученых г. Арзамаса, 2008. С. 91–92.

дешевле. В 1964 г. вышло постановление Совета Министров СССР «О мерах по увеличению в 1966–1970 годах производства бронетранспортеров для нужд Советской Армии и поставки на экспорт», в связи с чем вырастают производственные мощности автозавода⁵¹, а кроме этого увеличиваются и задания для Выксунского завода ДРО по производству бронекорпусов.

Еще 26 декабря 1960 г. Постановлением ЦК КПСС и Совета Министров СССР было установлено следующее задание по созданию проектных мощностей по выпуску бронекорпусов колесных плавающих (БТР-60 п.-А. без башни): 1963 г. – 800 штук; 1964 г. – 1500 штук; 1965 г. – 2000 штук. Однако, несмотря на все директивные предписания сверху, завод не сумел провести полную реконструкцию блока №4 и создать требуемые производственные мощности. С 1966 г. производство бронекорпуса без башни постепенно заменяется бронекорпусом с башней (БТР-60 п.-Б.)⁵². Освоение на заводе производства корпусов последующих моделей БТР также проходило достаточно напряженно и часто со срывом планов⁵³.

Освоенные в 1970-е гг. на Горьковском автомобильном заводе БТР-70 показали себя не с лучшей стороны во время конфликта на советско-китайской границе: нашу технику китайцы легко взрывали, а бензиновые двигатели, которыми оснащались бронемашины, вспыхивали как спички, и солдаты не успевали покинуть объятые пламенем БТРы. В связи с этим перед руководством автозавода была поставлена задача модернизировать БТР-70. В 1979 г. началась Афганская война, и потребности советской армии в бронетехнике выросли. В итоге упорной работы горьковских конструкторов во главе с ведущим конструктором В.Л. Степновым был создан БТР-80 с дизельным двигателем, усиленным бронированием, мощным вооружением, лучшей плавучестью, специальными люками⁵⁴. В последствии производство БТР с автозавода было переведено в Арзамас.

Завод автомобильных запчастей в Арзамасе был введен в эксплуатацию в 1972 г. и стал именоваться как «Арзамасский завод автомобильных запчастей Горьковского объединения по производству автомобилей (АвтоГАЗ)»⁵⁵. Первоначально планировалось передать арзамасскому заводу изготовление четырёхцилиндровых двигателей в сборе с коробкой перемены передач, коробок перемены передач ГАЗ-51, 69 и их модификаций, а также запасных частей к другим двигателям легковых автомобилей, выпускаемых автозаводом⁵⁶.

Завод развивался быстрыми темпами и давал неплохие показатели. Если проанализировать динамику уровня механизации в период 1975 – 1984 гг., следует отметить её изменение в сторону роста: от 90,8% в 1975 г.

⁵¹ Сагателян Г.Ш. Указ. соч. С. 92.

⁵² Государственное учреждение Государственный общественно-политический архив Нижегородской области (далее - ГУ ГОПАНО). Ф. 3. Оп. 2. Д. 2159. Л. 122.

⁵³ С заводом едины... ОАО «Дробмаш». Н. Новгород: Литера, 2003. С. 168–169.

⁵⁴ Пугин Н.А. 50 лет с Горьковским автомобильным: Воспоминания. Размышления / Н.А. Пугин. Н. Новгород: Кварц, 2008. С. 69, 71, 74.

⁵⁵ Государственное учреждение Государственный архив Нижегородской области № 2 г. Арзамас (далее - ГУ ГАНО № 2). Ф. Р-3202. Оп. 1. Д. 28. Л. 62.

⁵⁶ Там же. Д. 1. Л. 1.

до 95% в 1984 г., – причём почти всегда показатели превышали планируемые⁵⁷. В 1975 г. план выпуска товарной продукции был выполнен на 101,3%, задание по производительности труда на 100,5%. Кроме этого, работа завода по ускорению научно-технического прогресса и совершенствованию системы управления производства в период 1971 – 1975 г. включала в себя организацию социалистического соревнования, техническое нормирование, укрупнение мелких участков и цехов, ввод новых производственных площадей, использование машинно-счетной станции⁵⁸. Росло финансирование завода. Если в девятой пятилетке объем капиталовложений составлял 51,4 млн. руб., то в десятой предстояло освоить уже 122,4 млн. руб.⁵⁹

В период 1960–1970-х гг. Арзамасский машиностроительный завод освоил огромные государственные капиталовложения, что позволило создать мощную производственную базу и социальную инфраструктуру (вторую в городе по масштабам, после Арзамасского приборостроительного завода⁶⁰), базу подготовки квалифицированных специалистов. Непрерывно росли производственные мощности: в 1971 году функционировало 3 цеха, в 1975 – уже 12⁶¹. Всё это способствовало освоению на заводе производства бронетехники.

В 1980 г. специальная комиссия, в составе министра автомобильной промышленности, первого секретаря обкома, генерального директора ГАЗа, побывав на Арзамасском заводе, убедилась в готовности предприятия к приему производства БТРов с Горьковского автозавода⁶². Уже через год в механосборочном цехе № 5 были собраны первые бронетранспортеры (БТР-70), а вскоре освоен выпуск бронированной разведывательно-дозорной машины (БРДМ-2)⁶³. Примечательно, что сборка первых машин осуществлялась в цехе, где ещё не были убраны строительные леса⁶⁴. Такие ускоренные темпы производства разных видов колесной бронетехники диктовались возросшей потребностью армии в связи с войной в Афганистане. Для средств массовой информации Арзамасский машиностроительный завод периода 1980-х гг. стал полузакрытым. Основная его продукция – БТР – не называлась ни в печати, ни по радио⁶⁵.

В 1990-е г. производство бронетехники на машиностроительном заводе переживает сложный период. В 1992 г. выпуск военной продукции сокращается по сравнению с 1991 г. почти в два раза⁶⁶. Предприятие смогло выжить только благодаря освоению выпуска гражданской продукции и, в частности, техники на основе БТР для нужд народного хозяйства страны.

⁵⁷ ГУ ГАНО № 2. Ф. Р-3202. Оп. 1. Д. 162, 200, 234, 276, 312, 367, 413, 464, 518, 582.

⁵⁸ Там же. Д. 38. Л. 2, 5, 6.

⁵⁹ Вырос завод на земле Арзамасской // Арзамасская правда. 1976. 14 января. С. 2.

⁶⁰ Сагателян Г.Ш. Указ. соч. С. 58.

⁶¹ ГУ ГАНО № 2. Ф. Р-3202. Оп. 1. Д. 38. Л. 6.

⁶² С днем рождения, завод! // Арзамасская правда. 1992. 25 сентября. С. 3.

⁶³ Самаркина В.И. Завод – это судьба. К 30-летию Арзамасского машиностроительного завода. Н. Новгород: Барс XXI век, 2002. С. 12.

⁶⁴ С днем рождения, завод... С. 3.

⁶⁵ Тюрин В. Операция с малой болью / В. Тюрин // Нижегородская правда. 1992. 23 апреля. С. 3.

⁶⁶ Там же.

В период конца 1990-х – начала 2000-х гг. государственный заказ на бронетехнику постепенно начинает расти, в результате доля производства спецавтомобилей в общем объеме производства увеличивается с 57,6% до 69,2%⁶⁷. Расширяется ассортимент: помимо модернизации БТР-60, БТР-70, БРДМ-2, осваивается выпуск БТР-80, армейских автомобилей «Водник», «Корнет», оснащенного противотанковым ракетным комплексом, а в марте 2001 г. в столице ОАЭ Абу-Даби на V Международной выставке вооружений и военной техники IDEX-2001 впервые была продемонстрирована новейшая российская разработка колесной бронетехники – БТР-90⁶⁸.

Менее чем за двадцать лет Арзамасский машиностроительный завод превратился в крупнейшего производителя колесной бронетехники для вооруженных сил СССР. Бронетранспортеры стали визитной карточкой оборонно-промышленного комплекса Горьковской области. В настоящее время завод является лидером производства колесных боевых машин в стране. Так, его продукция известна и пользуется большой популярностью у военных Турции, Бангладеш, Алжира, Венгрии, Индонезии, Судана, Джибути, Вьетнама, Шри-Ланки, Узбекистана, Казахстана и других стран⁶⁹.

Ю.Н. Артемьев
(Пермь)

СОЗДАНИЕ, РАЗВИТИЕ И ПЕРСПЕКТИВЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ РОТОРНО-ПОРШНЕВОГО ДВИГАТЕЛЯ

В настоящее время наибольшее распространение на автомобилях в качестве силовой энергетической установки получили поршневые двигатели внутреннего сгорания. Но нельзя забывать и об изобретениях, совершенных в начале XX в. Так Джеймс Ватт изобрел роторный паровой двигатель, а также был пионером в исследовании роторных двигателей внутреннего сгорания. Первые результаты были получены в 1924 г.

Феликс Ванкель (которому в то время было 22 года) занимался исследованиями различных возможностей роторных двигателей, нашел оптимальную конструкцию статора и самого ротора и запатентовал в 1934 г. роторно-поршневой тип двигателя. Сотрудничество с производителем мотоциклов NSU, и годы работы и экспериментов представили миру в 1957 г. первый роторно-поршневой двигатель (РПД) Ванкеля, доказав, что роторные двигатели теперь не просто мечта. Однако двигатель требовал доработок, и дабы убрать очевидные недостатки, в последующие два года его конструкция продолжала меняться. В ноябре 1959 г. NSU официально объявила о завершении работ над двигателем.

Президент корпорации Мазда господин Матсуда, видя огромный потенциал этих двигателей лично договорился с NSU о сотрудничестве. В

⁶⁷ Самаркина В.И. Указ. соч. С. 37.

⁶⁸ Там же. С. 20–21.

⁶⁹ Лидеру производства колесных боевых машин – 35 лет // Военно-промышленный курьер. № 5. 2007. С. 24.