

# Ульяновский моторный завод



Ульяновский моторный завод сегодня

Акционерное общество «Ульяновский моторный завод» – это современное машиностроительное предприятие по созданию и производству двигателей для автомобилей марки ГАЗ. Около центральной походной УМЗ стоит памятный знак – машина ЗИС-5 как символ первой продукции завода для фронта: летопись предприятия начинается в годы Великой Отечественной войны.

Осенью 1941 года в Ульяновск была эвакуирована часть цехов Московского автозавода имени Сталина. Производство ЗИСа было решено разместить в таможенных складах за южной окраиной города (ныне территория моторного завода), так как сюда подходили две ветки железной дороги. Эвакуация проходила в тяжелейших условиях: еду варили на кострах, эшелоны разгружали вручную. Даже станки весом до трёх тонн перетаскивали от вагонов до складов на металлических листах вручную, коллективно, невзирая на должности. Зима была ранней, морозы доходили до 48 градусов. В кратчайшие сроки склады были переоборудованы под производственные цеха. Предприятие получило название: Ульяновский автозавод имени Сталина (УльЗИС). Одним из первых заработал снарядный цех. Его начальник, москвич Константин Протопопов организовал работу так, что цех уже в апреле 1942 года выдал продукции в 4 раза

больше, чем в Москве. Заводчане называли цех «женским»: бровебойные авиационные снаряды изготавливали в основном девушки в возрасте от 14 лет.

Началось изготовление карданных валов, задних мостов, передних осей и норматей для машин ЗИС-5. Смонтировать ленточный конвейер для сборки трёхтонных машин в складском помещении было невозможно, пришлось строить новый корпус. А пока технологи разработали сборку автомобилей на сварных металлических подставках. Так в апреле 1942 года был собран первый грузовик ЗИС-5. В октябре заработал сборочный конвейер. Всего в годы войны было собрано более 7 тысяч грузовиков.

К лету 1942 года территория бывших складов заметно изменилась: вдоль освещённых цехов по деревянным тротуарам сновали автокары, на железнодорожных путях свистели паровозы – «кукушки». В августе завод получил правительственное задание: организовать производство малолитражных двигателей. При этом в наличии был только один образец двигателя, без чертежей и разработанной технологии производства. Конструкторы, технологи, инструментальщики работали круглосуточно. Через два месяца первые малолитражные двигатели Л 3/2 с водяным охлаждением мощностью 3 л. с. отправились на фронт. Эти движки использовали в качестве передвижных электростанций для освещения блиндажей, землянок, полевых госпиталей и других объектов, для зарядки аккумуляторов. Двигатели Л 3/2 были полностью в чугунном исполнении, поэтому вошедший в состав УльЗИСа чугунолитейный завод «Металлист», расположенный на улице Кирова, стал основным цехом этого производ-

Цех сборки двигателей Л. 1948



Сборка первого автомобильного мотора. 28.10.1969







ства. До конца 1942 года на фронт было отправлено 1064 двигателя, а в 1943 году – 7039.

Приказом наркома среднего машиностроения СССР 6 сентября 1944 года УльЗИС разделился на два завода: производство автомобилей перебазировалось в Засвияжье (УАЗ), а на «родной» территории осталось самостоятельное предприятие – Ульяновский завод малолитражных двигателей. Коллектив также разделился: около двух тысяч работников остались на УЗМД. Грамотных специалистов катастрофически не хватало, и всё же за два месяца силами заводчан удалось разработать и изготовить новое оборудование для литейного цеха, благодаря чему план по выпуску двигателей Л 3/2 был выполнен: в 1944 году их было изготовлено 8377 штук.

Зимой 1944–1945 годов остро встал вопрос нехватки топлива. Поставки дров из-за снежных заносов постоянно срывались. С начала декабря и до конца марта 1945 года в цехах поддерживалась минимальная температура отопительной системы – во избежание её замораживания. В таких тяжёлых условиях заводчане не сдавались: в январе было выпущено 810 двигателей, а в марте – 1000 штук. В апреле-мае 1945 года на стахановскую вахту заступили 22 комсомольско-молодёжные бригады и 340 передовиков, выполнявших 2–2,5 нормы в смену. По итогам вахты УЗМД занял третье место среди предприятий Наркомата среднего машиностроения СССР и завоевал областное переходящее Красное знамя.

Во втором полугодии 1945 года завод приступил к освоению мирной продукции: лопат, грабель, мотыг, замков, сковородок, игрушечных утюгов, санок. Малолитражные двигатели Л с водяным охлаждением выпускались для привода различной техники, работы киноустановок. Позднее под руководством главного конструктора Степана Струковского были созданы малолитражные двигатели с воздушным охлаждением, получившие название УД (Ульяновские двигатели), их производство началось в 1955 году. Двигатели УД использовались в стационарных и передвижных установках с электрогенераторами в строительстве, сельском хозяйстве, на военных объектах, поставились в 48 стран мира.

В 1951 году на УЗМД начала действовать первая в СССР автоматиче-

ская линия – «завод-автомат» по выпуску поршней. В 1958 году комсомольско-молодёжной бригаде Екатерины Богатновой (Наумовой) впервые в Ульяновской области было присвоено звание «Бригада коммунистического труда». В 1965 году на Выставке достижений народного хозяйства СССР в Москве были представлены образцы новой продукции УЗМД: подвесные лодочные моторы «Ветерок» и электронная геофизическая аппаратура для определения залежей нефти и газа, освоенная в СССР впервые. Завод был награждён дипломом ВДНХ 2-й степени.

В 1968 году завод малолитражных двигателей был переименован в Ульяновский моторный завод. Перед коллективом УМЗ стояла задача: не прекращая производства двигателей УД, товаров ширпотреба, приступить к освоению производства автомобильных двигателей. Начался снос старых цехов. Первым построили цех сборки и испытания, здесь 28 октября 1969 года был собран первый автомобильный двигатель УМЗ-451.

Освоение новой продукции шло рекордными темпами. Уже в 1971 году изготавливали более 100 наименований деталей. Выпуск моторов возрос более чем в 3,5 раза. На новые производственные участки были направлены лучшие специалисты завода. В 1970-х годах орденами и медалями были отмечены более 200 моторостроителей, в том числе были награждены орденами Ленина наладчики Сергей Пеньков и Юрий Ачин, расточник Алексей Пыхтенков, литейщица Евдокия Савина и наладчица Екатерина Наумова, которой было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

В 1972 году первая партия модернизированных двигателей УМЗ-451М была отправлена на Ульяновский автозавод для установки на новые автомобили УАЗ-469. В 1975 году коллектив УМЗ был награждён Почётной грамотой Президиума Верховного Совета РСФСР. За пятилетие было освоено 230 новых деталей, внедрено около 600 прогрессивных технологических процессов, в том числе литьё под давлением, по выплавляемым моделям и в оболочковые формы, закалка деталей токами высокой частоты, холодная высадка крепежа.

К 1982 году было построено около 80 тысяч кв. метров площадей, где разместились литейное, меха-

носборочное, сборочное, инструментальное и транспортное производства и очистные сооружения. В 1977–1996 годах главным конструктором завода был Виктор Чепрасов, лауреат Государственной премии. Под его руководством был создан ряд новых двигателей, в том числе в конце 1980-х годов разработана модель двигателя УМЗ-420 с электронным управлением, которая стала основой для создания современных силовых агрегатов.

В 1998 году на Горьковский автозавод была отправлена первая партия карбюраторных двигателей повышенной мощности, а в 2003 году были изготовлены двигатели с электронным впрыском топлива для автомобилей «Газель». Первые в России битопливные двигатели были созданы на УМЗ: в 2011 году – работающие на бензине и сжиженном газе, в 2013 году – на бензине и сжатом природном газе. В 2014 году был дан старт производству двигателя EvoTech 2,7, разработанного совместно с корейской компанией TENERGY.

Ульяновский моторный завод входит в состав крупнейшего российского автомобилестроительного холдинга «Группа ГАЗ» и по-прежнему является предприятием полного цикла – от создания двигателей до изготовления и испытания готовой продукции. Основная продукция завода – бензиновые и газобензиновые двигатели EvoTech экологических классов «Евро-4» и «Евро-5» для автомобилей «Газель-NEXT», «Газель-Бизнес» и «Соболь». Реализуется проект по освоению модернизированного газобензинового мотора EvoTech 3.0 с чугунным блоком цилиндров и рабочим объемом 3,0 литра. В перспективе – освоение новой модификации двигателя для оснащения автомобилей «Газель NN». Полным ходом идёт обновление оборудования. Осваивать современные высокотехнологичные обрабатывающие центры и управлять ими могут только специалисты высокой квалификации, которые высоко ценятся на предприятии. Молодые работники завода активно участвуют в профессиональных и спортивных конкурсах УМЗ и «Группы ГАЗ», повышают образование и квалификацию, реализуют социальные проекты и уверенно смотрят в будущее.

**Марина Таратынова,**

руководитель

Музея трудовой славы АО «УМЗ»