Муниципальное общеобразовательное учреждение

«Средняя школа № 34»

РЕФЕРАТ

ИРКУТСКИЙ АВИАЗАВОД

Выполнила:

Ученица 11 класса «В»

Симошина Жанна

ИРКУТСК 2002

*Содержание:*

1. Введение
2. Основная часть

а) начало строительства завода…………………………...1

б) первый самолет………………………………………… 7

в) во время войны………………………………………….9

г) настоящее и будущее завода………………………. …10

1. Заключение……………………………………………………..12
2. Литература……………………………………………………..13
3. Приложения

 **ВВЕДЕНИЕ**

Цель моего реферата – осветить события, происходящие на Иркутском авиационном заводе, со дня его основания по сегодняшний день. Являясь жителем Ленинского района, где и расположено ОАО ИАПО, я не могу не заметить тот факт, что об этом предприятии говорится и пишется незаслуженно мало в прессе и печати. Авиационный завод богат своими традициями, людьми и достижениями.

 Иркутский авиазавод предназначен для самолетостроения в военных целях, а также для строения малогабаритных самолетов. Завод богат историей по выпуску самолетов.

 Первым самолетом, который выпустил завод, был истребитель И-14. для того времени это был уникальный самолет.

 В данное время завод занимает одно из первых мест по производству военных истребителей семейства СУ.

 В данном реферате я попыталась как можно полнее охватить жизненный путь предприятия. В этом мне помогли и воспоминания людей, которые стояли у истоков завода, и фотографии из Музея трудовой славы или из личного архива.

 Конечно, в советские времена был большой недостаток информации о заводе, но, несмотря на это, мне все же удалось собрать небольшой материал о людях, работавших и работающих здесь и о событиях, происходивших и происходящих сейчас.

***«История Иркутского авиационного завода – это история преемственности его поколений. Связь времен прочно соединяет их. Эта связь в непрерывности наших дел: мы берем их из рук отцов, вкладываем в них свой труд и отдаем детям»***

Об авиации пишут много и многие. Но чаще всего - это рассказы о самолетах и летчиках, о конструкторах и ученых, о знаменательных перелетах и рекордах. Но почти нет материалов, где говорится о строительстве самолетов, о заводах, их выпускающих, о технологии, необходимой для создания крылатых машин, о точном и сложном труде самолетостроителей. Один из таких заводов – Иркутский авиационный завод, в последствии – ОАО ИАПО.

О работе завода, о его коллективе писали мало или совсем не писали. А между тем биография его насыщена значительными событиями, даже само создание в Восточной Сибири такого крупного машиностроительного предприятия явилось важным этапом в развитии края.

Сибирь приобщалась к авиации, но ей предстояло сделать еще один шаг: на просторах своих создать в кратчайший срок предприятие, которое будет выпускать самолеты, предстояло построить авиационный завод, и сибиряки начали строить у станции Иннокентьевская под Иркутском.

Выбор места будущего завода определили многие факторы. Это и наличие местного населения, у которого имелся навык промышленной работы, это и большие пространства, удобные для застройки, к которым с одной стороны подходила железная дорога, с другой – Ангара. Близость магистрали и реки предполагали быструю доставку грузов. Не последнюю роль сыграл и тот факт, что у приангарской деревушки Боково располагался аэродром. Небольшой, он был построен для отрядов красных военлетов.

 Строительство завода оживило просторы между Ангарой и железной дорогой, принесло неожиданное продолжение истории Иннокентьевской.

И вот летом 1931 года на станции появились незнакомые люди. Пришли и остались здесь надолго. Они ходили по полянам и рощам, орудовали непонятными приборами и высокими линейками, ставили вышки, делали отметки, а поздно вечером, усталые, возвращались в дом бывшего торговца Королева, который сняли под квартиру. И долго ночами в окошках горел свет: они наносили на бумагу какие-то линии…

Скоро все узнали, что люди эти – геодезисты, а приехали они, чтобы разведать, можно ли строить здесь большой завод. Авиационный.

**28 марта 1932 года Наркоматом тяжелой промышленности СССР был издан приказ о строительстве авиазавода в г. Иркутске.**

Приказ

# Народного комиссариата тяжелой промышленности

главное управление авиационной промышленности

№ 181

г. Москва 28 марта 1932г.

§ 1

**Утвердить проект и план строительства завода №125.**

§ 2

## Обязанность начальника строительства возложить на

**т. Бычкова.**

Народный комиссариат тяжелой промышленности:

 (С. Орджоникидзе)

Первые сто строителей были набраны в конторе, которая открылась в Иркутске. К ним присоединились местные, иннокентьевские, - и работа началась. Бюро ЦК ВЛКСМ на июльском заседании в 1932 году приняло решение о посылке 1300 комсомольцев на строительство авиазавода под Иркутском. Каждый мобилизованный комсомолец должен был отвечать следующим требованиям: производственная квалификация – 3-4 разряд, комсомольский стаж – не менее двух лет. Все мобилизованные комсомольцы направлялись на шестимесячные курсы бригадиров…

 По первому призыву в разных областях страны начался отбор добровольцев на сибирскую стройку. Комсомольцы ехали на строительство завода группами и в одиночку, из дальних и ближних мест.

Быть первопроходцами в любом деле сложно, почетно и интересно: им приходится начинать с нуля, выдерживать вал нескончаемых проблем и видеть, как на пустом месте возникает то, ради чего, собственно, все и начиналось. Одним из таких людей был Александр Иванович Милешин – второй руководитель кадровой службы (первый проработал в этой должности совсем недолго). В 1932-ом году он организовал набор строителей авиационного завода, и должность его тогда называлась «заведующий бюро найма», которое вскоре стало называться отделом найма. Хотя в должности руководителя этого подразделения Милешин проработал всего год, ему пришлось решить немало организационных вопросов.

Заводу, которого еще не было, требовались строители. Кадровики ходили по окрестным деревням, приглашали крестьян. Причем старались найти таких, у кого были лошади. Таким образом, попутно решалась транспортная проблема. Для рабочих спешно сооружались жилые бараки. Милешин распределял людей по строительным объектам. Тогда о самолетах речь еще не шла, нужны были заводские корпуса.

Цеховой контрольной службой Александр Иванович Милешин руководил до самой пенсии. Одним словом, вся трудовая деятельность ветерана была связана с заводом, у истоков которого он стоял когда-то.

Трудное было время, и говорить о нем следует со всей честностью и правдивостью, потому что в этой суровой правде – простота и величие подвига. Ведь построить завод в короткие сроки, пользуясь примитивной техникой, и в сложных условиях – это и есть подвиг. Честный, ничем не прикрашенный рассказ об этом – памятник тем, кто этот подвиг совершил.

 …Первые строители вооружены были не хитро: топор да пила для раскорчевки, кайло да лопата для рытья котлована, тачка да деревянный настил, чтобы вывозить из котлована землю. И заплечный «козел», чтобы носить на растущие стены кирпичи по шатким деревянным лесам. Впрочем, кирпич использовался не так уж широко, основной строительный материал – дерево. Благо Сибирь-матушка богата им. Недаром стройке потребовалось сорок вагонов гвоздей – дерево свою технологию диктовало. Бетон ложился в фундамент, в противопожарные расшивы.

Механизмов у строителей было не густо: всего три трактора, ни автомашин, ни электрической энергии. Кони были надежными помощниками строителей и когда доставляли лес и бутовый камень от причала на Ангаре, и когда перевозили со станции грузы, и когда без них невозможно было обойтись при вывозке грунта.

 Было неимоверно трудно: то не хватало инструмента, то в грязи по брюхо застревали лошади, то одна за другой следовали бессонные ночи – шла разгрузка эшелонов, которые подвозили пиломатериал, цемент, известь, шла разгрузка барж с бутовым камнем.

 Людей, которые строили завод, вдохнули жизнь в первые его корпуса, с каждым годом становится все меньше. Имена и лица некоторых из них хранят застекленные витрины музея ИАПО. Но это лишь малая толика из массы людских судеб, тесно связанных со временем строительства и становления завода. Поэтому каждое новое имя – золотая находка для богатой истории предприятия.

 Одно из таких имен - Зинаида Семеновна Зинина – одна из представительниц славного поколения первостроителей завода. Правда, не пришлось ей рыть котлованы, носить кирпич и возводить леса для строительства заводских корпусов. В 1933 году пришла она работать на стройку помощником бухгалтера. Позднее начался профессиональный рост: от экономиста до начальника планового бюро. Вся жизнь ее прошла на заводе. Огромный вклад она принесла в развитие и процветание этого предприятия.

Память этой прожившей долгую жизнь женщины хранит каждый этап возникновения нового завода, когда грандиозная новостройка всколыхнула поселок Ленино.

 Строительство завода шло ударными темпами. Молодежь успевала все. Активно занимались общественной работой, дружно трудились и дружно отдыхали. На молодой стройке создавался крепкий, работоспособный коллектив.

 Да, авиация была новинкой, и на строительство одного из ее заводов приезжало все больше народа, стройка набирала силу. Но как ни старались строители, план третьего квартала был выполнен лишь на 22%. Отразилось отсутствие четкого руководства – ведь часто у людей не было ни должного умения, ни необходимого опыта. И чтобы поправить положение, Главное управление в октябре 1932 года издает приказ № 502 о создании единой дирекции завода, подчинив ей стройку. Директором был назначен В. Г. Ирьянов, который и принял завод 9 ноября 1932 года.

Стройка под Иркутском сразу почувствовала прилив новых, молодых сил.

Новый директор завода Владимир Григорьевич Ирьянов имел все данные сильного руководителя. Волевой энергичный, он крепко взялся за дело, и его умелую руку сразу почувствовал коллектив.

Все говорило о стабильности успехов, завод становится реальностью и выходит за пределы строительной площадки: возникает филиал завода в Москве. Дело в том, что на 1934 год назначался не только пуск завода, но и запуск в производство самолета.

Предполагалось запускать самолет И-14, сконструированный П. О. Сухим. Это первый скоростной советский металлический истребитель. Иркутскому заводу предстояло наладить серийный выпуск этих машин. За четкое и быстрое исполнение работ коллективу была объявлена благодарность.

22 июля на завод приехала правительственная комиссия по приему предприятия в эксплуатацию. Она придирчиво осматривала молодой завод, который размещался в основном в одном корпусе. В нем были цеха: механослесарный, дюралевый, сборочный. Оборудование было не самым современным, но энтузиазм и работоспособность людей сделали свое дело: завод можно принять в строй действующих.

24 августа 1934 года на основании решений центральных организаций завод принято именовать, как «Завод имени Сталина».

Завод встал в строй действующих, а ведь со времени, когда на стройке была вынута первая лопата земли, прошло всего два года и четыре месяца. Такого темпа возведения промышленный предприятий еще не было.

Верно помогала стройке печать. 24 августа 1934 года вышел первый номер газеты «Сталинец». Она существует и по сей день и выходит под названием «Иркутский авиастроитель».

Закончилось строительство, но еще раньше дирекция и главный инженер поставили вопрос о подготовке новых кадров для завода. Организовали отдел, начальником назначили Баранова; открыли авиационный техникум.

 Первым самолетом, который начал осваивать наш завод, был истребитель-моноплан И-14 (АНТ-31). Для того времени это был уникальный самолет.

 На Иркутский завод для пуска в серийное производство этого самолета приехала специальная бригада ОКБ Туполева. В нее вошли конструкторы, технологи, производственники. Они учили иркутян всему: и описанию технологии, и изготовлению деталей, сборке лонжеронов, нервюр и цельных агрегатов. Это была значительная помощь, создание самолета пошло быстрее, хотя конструкция самолета оказалась сложной и нетехнологичной.

 Первый полет первого самолета состоялся в феврале 1935 года.

 Всего на заводе было собрано восемнадцать самолетов И-14. Но авиационная мысль развивалась так быстро и стремительно, что И-14 скоро был снят с производства.

 По-прежнему самолеты выпускались за счет энтузиазма работающих. Много было ручного труда, технология и оборудование примитивны. Ручными были почти все жестяно-медницкие операции, выколоточные работы, но завод жил и решал не только производственные проблемы.

Расправляет плечи заводской поселок. Правда, он еще в основном барачного типа, но уже стоят двухэтажные деревянные дома.

 Все строит сам завод. Уже построена первая каменная баня на нынешней улице Жданова, заработала телефонная станция на 800 номеров, отметила новоселье первая средняя школа поселка – это нынешняя школа №34.

 Событием стало открытие фабрики-кухни. Не менее торжественно открывался новый Дом культуры. Само здание Дома культуры уникально, недаром оно объявлено памятником архитектуры тех лет. Период становления Иркутского авиационного завода был сложным, коллектив прошел его с радостью побед, с опытом преодоления временных неудач и стало от этого крепче, сильнее, мудрее. Завод стал по-настоящему зрелым самолетостроительным предприятием. Он встал в ряд передовых предприятий края, отрасли и страны, и теперь уже навсегда.

 Предвоенные годы были важным периодом в истории завода: они завершили становление завода как сильной самостоятельной производственной единицы; установилась четкая схема организации производства и технических служб.

 В годы войны по инициативе коллектива Иркутского авиационного завода предложили, не снижая план выпуска самолетов, построить танки.

С 19 декабря 1941 года объединенное предприятие получило название «Завод №39 им. Сталина».

 Вот что вспоминают об этом времени ветераны.

 Алексей Георгиевич Свидерский носит почетное звание «Заслуженный работник завода». Пришел в 1943 году на завод подростком и проработал там 45 лет. О том, какие пути-дороги привели его на завод, ветеран рассказывает сегодня.

 «В войну молодые быстро взрослели: понимали, что нужно помогать фронту, заменив рабочих, ушедших воевать с фашистами. И мы, подростки, работали на заводе во время войны наравне со взрослыми, без выходных и отпусков, по 12 часов и более… Весной 1943 года меня направили на практику на завод в цех 17. Вот с того самого времени я проработал 45 лет токарем в цехе 17. Пришел в цех подростком-юнцом, а ушел из него пенсионером…»

 Евгения Алексеевна Кузнецова, заслуженный работник завода, персональный пенсионер, пришла на предприятие в 1942 году.

 «В октябре-ноябре 1941 года на территорию завода №125 был эвакуирован завод №39 им. Менжинского из Москвы, который объединился с заводом №125 им. Сталина. В Иркутске эвакуированных размещали по частным домами квартирам. Станки разместили по цехам, где и работали москвичи. От том времени я знаю только по рассказам, а в январе 1942 года я и сама пришла работать на завод».

 Молодежи устраивалось на завод тогда очень много. В то время профессии обучались быстро, как и быстро повышались квалификационные разряды.

 Конечно, несмотря на то, что работали заводчане по режиму военного времени, все равно ходили в военкомат и просили отправить их на фронт.

Война унесла жизни многих заводчан. Им в Комсомольском парке поставлен мемориал, воздвигнутый в 1975 году. 273 имени на нем, а на средней стеле названы трое – Герои Советского Союза Мария Цуканова, Василий Жуков, Николай Романенко.

 На протяжении всей войны завод не переставал строиться, совершенствоваться. Но даже и в это время он не изменил своей традиции – прийти на помощь тем, кто нуждался в помощи. Заводской коллектив часто помогал многим предприятиям промышленности г. Иркутска и других городов.

 К середине 50-х годов относится начало интенсивного строительства. Это и расширение заводских площадей, это и строительство жилья. До 1948 года в заводском поселке прерванное войной строительство жилых домов не велось. Потребность в квартирах ощущалась очень острая, и для создания нормальных жилищных условий надо было строить, к чему завод и приступил в 50-х годах с присущей ему инициативой. Вместе с новыми домами пришла и асфальтовая одежда улиц, отороченная зеленью газонов и деревьев.

 Заводской поселок – не новостройка, не знающая глубоких корней культурных и трудовых традиций, а с достоинством живущий и работающий микрорайон.

 Но лицо города определяют не только улицы и сооружения, его определяют люди. Как непохожи они на тех первых, что пришли сюда строителями!

 Приказом МАП № 2111 от 14. 5. 75 года завод получил название: «Иркутский авиационный завод».

 За успешное выполнение заданий 9-й пятилетки и достигнутые высокие показатели в повышении эффективности производства и улучшении качества продукции ИАЗ Указом Президиума Верховного Совета СССР от 24. 2. 76 года был награжден орденом Октябрьской революции.

 В связи с образованием у завода филиалов приказом МАП № 205 от 21. 4. 89 года ИАЗ преобразован и «Иркутское авиационное производственное объединение».

 В августе 1997 года ОАО ИАПО получило заключение о соответствии системе качества изготовления самолетов международному стандарту ISO-9002.

 Как гордимся мы, ныне живущие, за наших дедов, отцов, матерей, которые создавали и укрепляли могущество завода, его стабильность, силу, конкурентоспособность.