

# 125 ЛЕТ

СОЗДАЕМ ЛУЧШУЮ ТЕХНИКУ



ИСТОРИЯ РКЦ «ПРОГРЕСС» В ЛИЦАХ





# **125 ЛЕТ СОЗДАЁМ ЛУЧШУЮ ТЕХНИКУ**

**ИСТОРИЯ РКЦ «ПРОГРЕСС» В ЛИЦАХ**

# СОДЕРЖАНИЕ

От авторов .....	4
«Всегда первый». Меллер Юлий Александрович (1894-1917 гг.) .....	6
Хранитель «Дукса». Меллер Иван Александрович (1917-1918 гг.) .....	14
Избранный коллективом. Сеницын Фёдор Андреевич (1918-1920 гг.) .....	16
Инженер «старой школы». Корзун Вячеслав Карлович (1920-1922 гг.) .....	18
Возродивший серийное производство. Немцов Иван Максимович (1922-1925 гг.) .....	24
«Красный директор». Десятников Василий Матвеевич (1926-1930 гг.) .....	30
Начало «потока». Мурашев Фёдор Петрович (1930-1933 гг.) .....	36
«Товарищ Ковров». Ковров (Дмитрий Владимирович) (1933-1934 гг.) .....	42
«Комдив производства». Беленкович Александр Михайлович (1934-1936 гг.) .....	48
Внедривший зарубежные технологии. Сидора Александр Федосеевич (1936-1938 гг.) .....	56
Директор «из наших». Воронин Павел Андреевич (1938-1940 гг.) .....	60
«Он перевёл завод на монопланы». Дементьев Пётр Васильевич (1940-1941 гг.) .....	66
«Стальной директор». Третьяков Анатолий Тихонович (1941-1944 гг.) .....	72
Выдающийся организатор производства. Литвинов Виктор Яковлевич (1944-1962 гг.) .....	80
«В любом вопросе разбирался до мелочей». Абрамов Анатолий Тихонович (1962-1966 гг.) .....	90
Незабываемый «леньковский» стиль. Леньков Афанасий Яковлевич (1966-1980 гг.) .....	96
Жёсткий руководитель. Чижов Анатолий Алексеевич (1980-1996 гг.) .....	102
Легендарный конструктор. Козлов Дмитрий Ильич (1959-2003 гг.) .....	110
Почётный гражданин Самарской области. Кирилин Александр Николаевич (1996-2018 гг.) .....	124
Руководитель с творческим подходом. Ахметов Равиль Нургалиевич (2018 г.) .....	132
Современный руководитель. Баранов Дмитрий Александрович (2018 г. - по настоящее время) .....	140
Заключение .....	148

## От авторов

Уважаемые читатели!

История нашего предприятия в этом году насчитывает 125 лет. Столько времени прошло со дня образования в 1894 году в Москве небольшой мастерской по производству велосипедов под названием «Дукс». За более чем вековую историю многое изменилось, промышленный прогресс задал стремительный вектор развития производства техники и в России, и в мире.

Поднимаясь на новую техническую ступеньку, «Дукс» от велосипедов перешёл к производству автомобилей и дирижаблей, а в 1910 году впервые в стране начал серийно выпускать аэропланы. В Первую мировую войну около 70 % боевых самолётов было построено на «Дуксе». Завод производил несколько десятков типов боевых машин известных фирм: «Ньюпор», «Моран», «Фарман», «СПАД», «Сопвич», летающие лодки Телье и другие. Авиастроение активно развивалось и в советское время. На Государственном авиационном заводе № 1 (бывшем «Дуксе») создавались самолёты, принёсшие славу отечественной авиационной технике: истребители И-1, И-3, И-6, И-15, И-153 «Чайка», МиГ-3, самолёты-разведчики Р-1 и Р-5.

Имена легендарных конструкторов и лётчиков-испытателей нашего предприятия золотыми буквами вписаны в историю мировой авиации: П.Н. Нестеров, Н.Н. Поликарпов, К.К. Арцеулов, А.Н. Екатов, В. К. Коккинаки, А.И. Микоян, М.И. Гуревич и многие другие.

В годы первых пятилеток треть самолётов в нашей стране выпускал Государственный авиационный

завод № 1 (ГАЗ № 1). Как и в предыдущие годы, он был в авангарде мирового самолётостроения. Немало героических страниц в истории нашей страны связано с изделиями ГАЗ № 1. В 1934 году на самолётах Р-5 лётчики Василий Молоков, Николай Каманин, Михаил Водопьянов спасали экипаж и пассажиров парохода «Челюскин».

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война, по решению правительства в октябре Государственный авиационный завод № 1 был эвакуирован на Волгу в Куйбышев (ныне Самара). В военные годы на предприятии собирали знаменитые штурмовики Ил-2 и Ил-10. Работники ГАЗ № 1 своим героическим трудом приближали Победу советского народа над фашистской Германией – каждый шестой самолёт, воевавший на фронтах Великой Отечественной, был изготовлен в цехах нашего предприятия. Всего за годы войны завод выпустил более 16 тысяч боевых машин.

Авиационная история нашего предприятия насчитывает полвека. В начале 1958 года правительством страны было принято решение о размещении на Государственном авиационном заводе № 1 в Куйбышеве серийного производства межконтинентальной баллистической ракеты Р-7. Началась новая страница истории завода № 1 – космическая.

В феврале 1959 года первая ракета Р-7 куйбышевской сборки стартовала с полигона Тюра-Там (Байконур). 23 июля 1959 года на территории завода № 1 организован отдел № 25 ОКБ-1, позже преобразованный в филиал № 3 ОКБ-1 (с 1974 года – ЦСКБ). На заводе «Прогресс» при конструкторском сопровождении филиала № 3 изготовлены две ступени «гагаринской» ракеты. Много лет два предприятия работали в тесном взаимодействии на благо развития ракетно-космической отрасли страны. Коллективом ЦСКБ разработано более 10 модификаций ракет-носителей семейства Р-7 (Р-7А) и 29 типов космических аппаратов различного назначения. Серийное производство этих изделий осуществлял завод «Прогресс». Более 20 лет, с 12 апреля 1996 года, завод «Прогресс» и ЦСКБ – единое предприятие, сейчас это ракетно-космический центр «Прогресс».

К настоящему времени осуществлены запуски около 2000 ракет-носителей и выведено на околоземную орбиту почти 1000 космических аппаратов собственной разработки.

За 125 лет деятельности наше предприятие меняло название, но всегда оставалось среди лучших в стране и мире производителей авиационной и ракетно-космической техники. Коллектив создателей новой техники – несколько поколений рабочих и технологов, инженеров и конструкторов. Многие из них на предприятии прошли путь от молодого специалиста и рабочего до профессионала в своём деле. Каждый из них внёс вклад в создание надёжной и современной техники.

На протяжении всей истории РКЦ «Прогресс» во главе предприятия стояли руководители, которые ставили амбициозные цели, умели организовать коллектив для эффективного исполнения сложных технических проектов. Директора, каждый в своё время, укрепляли репутацию предприятия, как надёжного партнёра, производителя лучшей техники – авиационной и ракетно-космической. Эти традиции продолжают и сегодня.

К юбилею предприятия выпущен этот буклет – «125 лет создаём лучшую технику. История РКЦ «Прогресс» в лицах», где рассказано о тех, кто возглавлял предприятие в разное время, о том, какие задачи они решали и какие проекты были реализованы коллективом под их руководством.

Сергей Семенов,  
Ольга Гурина



# «ВСЕГДА ПЕРВЫЙ»

## Меллер Юлий Александрович

Основатель и директор  
завода «Дукс»,  
1894-1917 гг.

В 1894 году предприниматель, инженер и спортсмен Юлий Александрович Меллер основал в Москве мастерскую по производству велосипедов. Благодаря его усилиям уже через несколько лет на месте мастерской вырос завод «Дукс» (в переводе с латыни – «вождь», «ведущий»), выпускающий автомобили, моторёвы (мотоциклы), аэросани, самокаты (военные велосипеды) и др. Меллер смело брался за производство самой передовой техники. К 1910 году на предприятии был освоен выпуск дирижаблей «Дукс», «Ястреб», «Кречет».

В 1910 году Ю.А. Меллер приобрёл во Франции лицензию на производство аэропланов фирмы «Фарман», которые тогда считались одними из лучших в Европе. 18 августа 1910 года состоялся полёт первого аэроплана, построенного на заводе «Дукс». А уже в апреле 1911 года предприятие приняло участие в первой Международной воздухоплавательной выставке в Санкт-Петербурге, где ему была присуждена малая золотая медаль от Министерства торговли и промышленности «за постановку в России производства аэростатов и аэропланов и за

конструкцию и постройку аэросаней». По окончании выставки Ю.А. Меллер получил от Военного ведомства предложение сделать опытный экземпляр новой боевой машины типа «Фарман», отличительными особенностями которой были быстрота сборки и портативность. Это позволяло перевозить её в разобранном виде на одной-двух подводах и значительно уменьшить время подготовки аэроплана к полёту. Первый складной «Фарман» был представлен заводом «Дукс» уже в мае 1911 года в рамках первой Московской авиационной недели. По отзывам пилота-испытателя А.М. Габер-Влынского, машина хорошо слушалась руля и легко набирала высоту. Быстрая постройка аэроплана и его успешная демонстрация в полёте способствовали получению от военного руководства большого заказа на производство складных «Фарманов». Эти боевые машины не были просто копиями французского оригинала. Ю.А. Меллер всё время предлагал заводским инженерам улучшать конструкцию аэроплана, внедрять технические новинки.

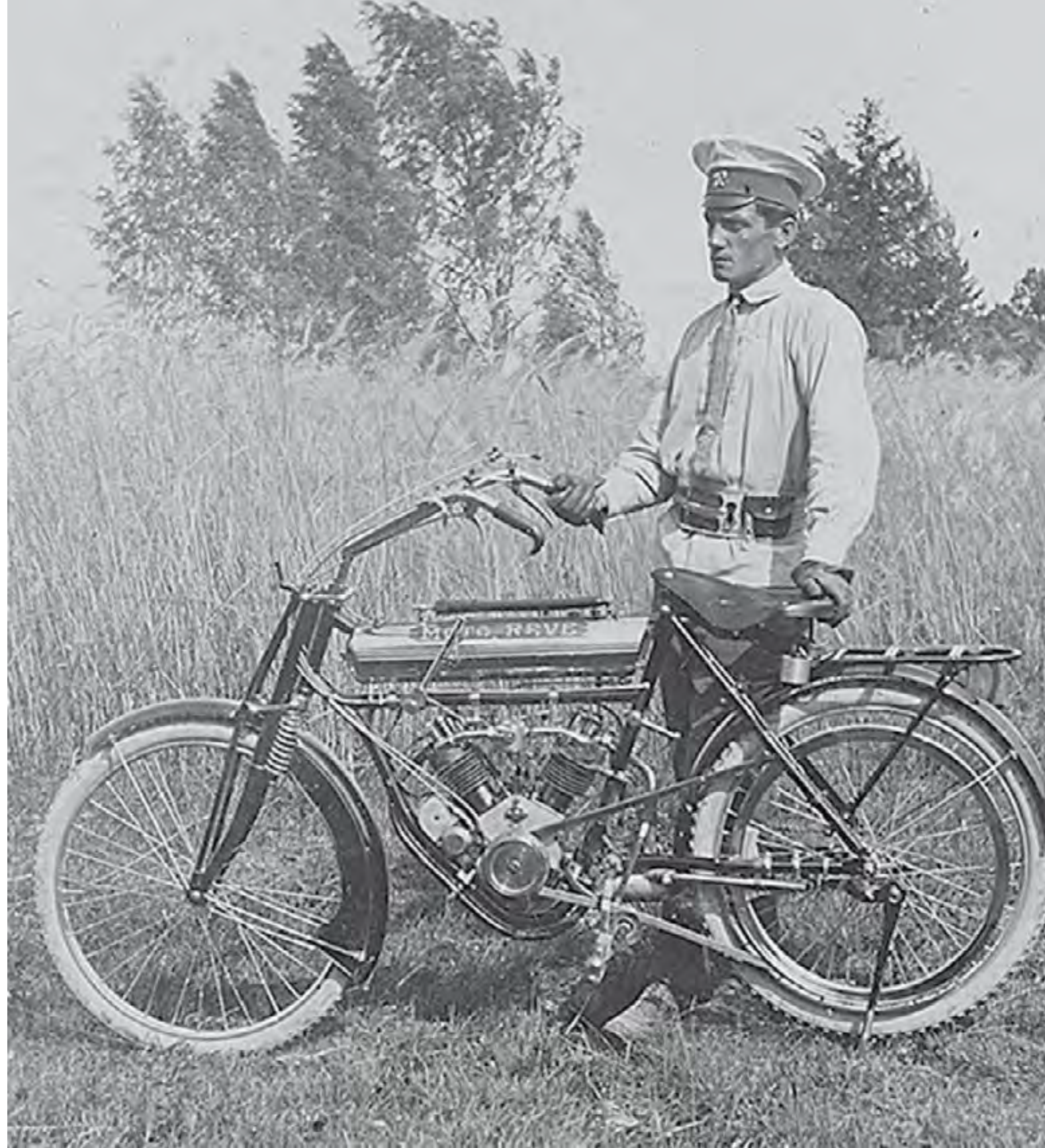
В октябре 1911 года доработанный «Фарман» принял участие в первом конкурсе военных



Рабочие завода «Дукс»  
с изготовленными  
велосипедами



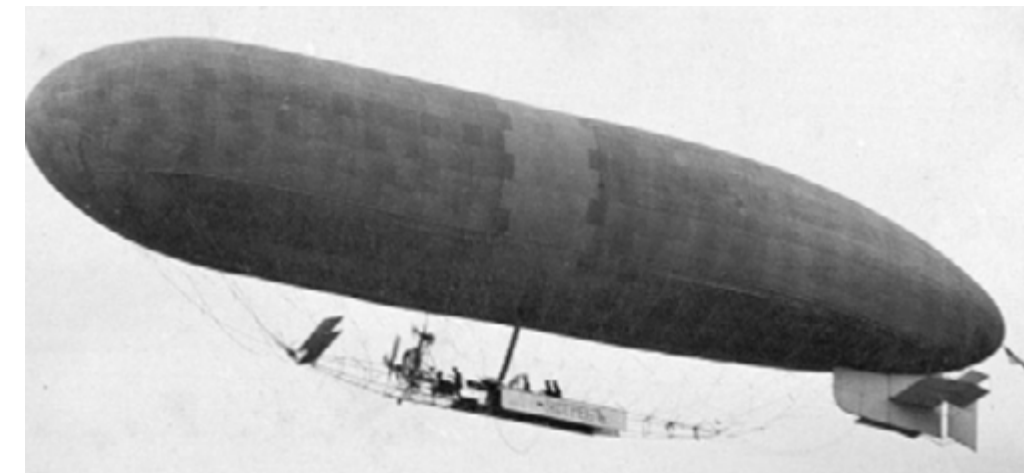
«Мото-рѣв» (мотоцикл)  
производства «Дукса»  
для российской армии



аэропланов. В итоговом документе конкурса отмечалось, что «Дукс» является самостоятельным «конструктором» построенного в России складного типа аэроплана и заслуживает поощрения со стороны правительства. Это стало большим шагом вперёд к становлению завода «Дукс» как серийного производителя авиационной техники.

В том же 1911 году перед Военным ведомством остро встал вопрос, какие типы аэропланов нужно оставлять формируемым авиационным отрядам и где их заказывать. В результате Военным министерством было принято решение оснастить отряды новыми двухместными аэропланами «Фарман-VII» и «Блерио» и строить их в России. Для выполнения этого крупного заказа опросили все заводы и мастерские, которые изготавливали летательные аппараты. Ю.А. Меллер запросил самую низкую цену и дал необходимые гарантии производства «Фарман-VII» в самый короткий срок. Предложение директора «Дукса» получило одобрение Военного Совета и главы государства – царя Николая II. С Меллером был заключён договор на постройку почти половины аэропланов, которые требовались военным. С этого момента началась авиационная история «Дукса» как главного поставщика самолётов российской армии.

В марте – апреле 1912 года в Москве проходила вторая Международная выставка воздухоплавания. Именно на ней были представлены изделия «Дукса» по заказу Военного ведомства – аэропланы «Фарман-VII» и «Блерио». Жюри отметило качество сборки и тщательность отделки этих аппаратов. Положительную оценку получили усовершенствования конструкции, сделанные инженерами завода «Дукс»: «В конструкции всевозможных соединений и скреплений аппаратов, представленных этой фирмой, видно, что она довольно тщательно следит за нововведением в новых моделях своих иностранных конкурентов». Успех был впечатляющим – Министерство торговли и промышленности наградило «Дукс» Большой Золотой медалью. При подведении итогов гражданскими и военными экспертами было сделано заключение, что «русские аэропланы уже опередили многие лучшие



Первый полёт  
дирижабля «Ястреб»  
производства «Дукса»,  
1910 год



Один из первых  
автомобилей «Дукса»



Аэросани «Дукса»



Моноплан «Блерио»  
завода «Дукс»



Аэроплан «Ньюпор»  
перед ангаром на  
аэродроме



заграничные». Но Меллер понимал, что этот успех временный. Необходима дальнейшая работа по освоению новых аппаратов. Ими стали аэропланы «Ньюпор-IV», показавшие в Европе хорошие результаты на публичных выступлениях и в войсковых учениях. По данным Военного министерства в 1912 году общая потребность в крылатых машинах для всех авиационных отрядов составляла 160 единиц. При этом аэропланов «Ньюпор-IV» в заявке военных было больше половины. Завод «Дукс», к этому времени зарекомендовавший себя надёжным поставщиком авиационных изделий для российской армии, стал единственным официальным представителем французской фирмы «Ньюпор». Именно «Дукс» получил самые крупные заказы на серийное производство боевых аэропланов.

К 1913 году на заводе «Дукс» сложился коллектив опытных авиаспециалистов, сформировалась технологическая и производственная система предприятия. Нарастивание объёмов авиационного производства способствовало росту применения механической обработки. Ю.А. Меллер не жалел средств на закупку оборудования. Завод был оснащён новейшими станками различных типов, в том числе станками-автоматами большой производительности. Построены новые корпуса и ангары. Число рабочих и технических специалистов на предприятии в 1913 году составляло более 600 человек.

Юлий Александрович проводил специальные совещания с инженерами и мастерами, на которых рассматривались вопросы усовершенствования технологических процессов. В результате коллективной работы была разработана схема изготовления аэроплана, ставшая на долгие годы классической в авиастроении.

Меллер стремился к тому, чтобы на заводе осуществлялись все виды работ. На «Дуксе» широко применяли ацетиленовую сварку и пайку медью и серебряным припоем. Освоили изготовление цельнотянутых металлических труб специальных профилей – для лонжеронов крыльев и стоек крыльев и шасси. Трубы делали

На конкурсе военных аэропланов. Второй слева Ю.А. Меллер, 1913 год





в прокатном цехе. Перед обработкой древесины проводили её всесторонние испытания, построили сушильные камеры и применяли новые способы склейки. Наладили выпуск болтов и других резьбовых деталей, самолётных колёс различных моделей.

По результатам 1913 года аэропланы производства «Дукс» в военных отрядах и в Отделе воздушного флота были признаны лучшими. Также на самолётах завода был установлен целый ряд рекордов высоты, скорости и скороподъёмности с грузом. А 27 августа 1913 года впервые в мире лётчик П.Н. Нестеров на аэроплане «Ньюпор-IV» проделал легендарную «мёртвую петлю». В обзоре русской авиации за 1913 год отмечалось: «В настоящее время авиация в России стоит уже на крепких ногах и даже

отделилась от западно-европейского течения и теперь идёт по собственному пути. Наша зависимость от Запада и от Франции, в частности, почти совсем миновала». Огромная заслуга в этом достижении, несомненно, принадлежала заводу «Дукс» и его директору Ю.А. Меллеру.

С началом Первой мировой войны предприятие получило крупные заказы от Военного министерства. Особенностью периода 1914-1917 годов стало наличие большого числа различных типов самолётов, производство которых пришлось осваивать в самые короткие сроки: «Буазен», «Ньюпор-Х», «Ньюпор-ХI», «Моран», «Ньюпор-XXI», «Ньюпор-XXIII», «Фарман-XXX» и др. Но наиболее массовым стал «Ньюпор-ХVII», который по своим боевым качествам считался одним из лучших истребителей Первой мировой

войны. По указанию Меллера в цехе сборки была организована работа специализированных групп рабочих (ставшая прообразом поточной системы производства). К середине 1916 года производительность предприятия достигла небывалого уровня – 50 машин в месяц. «Дукс» стал одним из ведущих авиационных заводов в России, на котором трудилось около 1500 рабочих.

В 1917 году завод приступил к освоению более сложных самолётов. В серийном производстве находился двухместный разведчик и лёгкий бомбардировщик английской разработки «Сопвич», а также истребитель «Спад». Одновременно начался выпуск гидросамолётов типа летающей лодки Телье. Для этого на побережье Чёрного моря подготовили базу для их постройки и испытаний. Завод «Дукс» был на пороге масштабной реконструкции производства. Директор Ю.А. Меллер уже вёл переговоры о строительстве нового сборочного цеха, готовился график мероприятий по модернизации технологических процессов серийной сборки аэропланов. Но этим планам не суждено было реализоваться.

После Февральской революции 1917 года решением Временного правительства производство на предприятии было приостановлено, основные кадры авиационных специалистов распущены. Юлий Александрович Меллер вынужден был с семьёй эмигрировать в Европу, а управлять заводом остался его брат Иван Александрович Меллер.

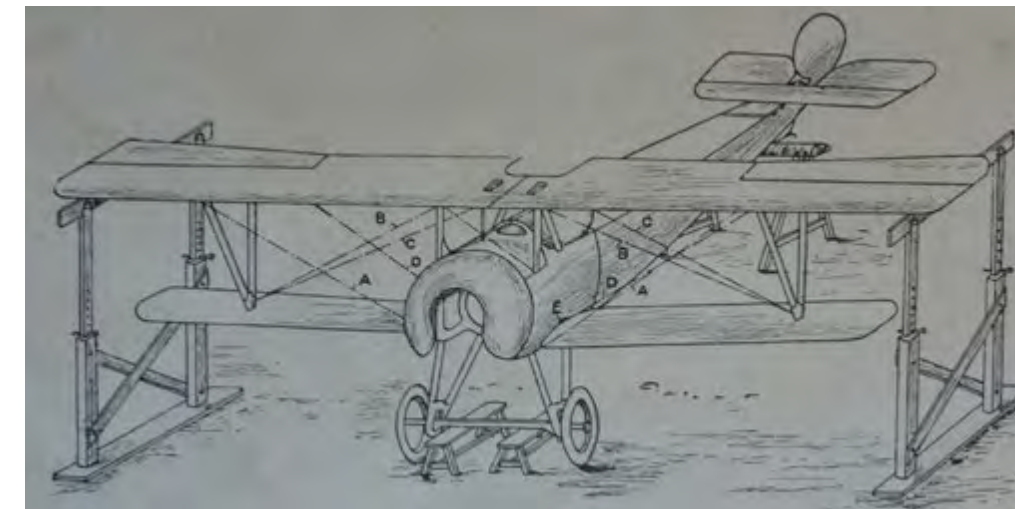


Схема сборки аэроплана типа «Ньюпор»



«Ньюпор-ХVII» российской армии



Серийные аэропланы завода «Дукс»

Аэроплан «Ньюпор-IV» на лыжах





# ХРАНИТЕЛЬ «ДУКСА»

## Меллер Иван Александрович

Управляющий заводом  
«Дукс», 1917-1918 гг.

После того как Ю.А. Меллер покинул Россию, за управляющего заводом остался его брат Иван Александрович Меллер. Своей задачей он считал сохранение заделов агрегатов и комплектующих для возобновления производства. Иван Александрович надеялся, что обстановка в стране стабилизируется и завод вновь будет выпускать аэропланы. После прихода к власти большевиков он остался на должности управляющего заводом. Его знания и опыт инженера были очень востребованы в советской республике. Благодаря И.А. Меллеру в беспокойное революционное время на заводе сохранилось всё необходимое для постройки аэропланов оборудование, заделы агрегатов и комплектующих. А главное, в конце 1917 года по приглашению Ивана Александровича на «Дукс» вернулись некоторые инженеры и рабочие высокой квалификации. Кроме того, продолжал работать старейший специалист и администратор В.В. Барташевич, который ранее несколько лет был техническим директором завода. В 1918 году московский авиационный завод «Дукс» национализировали, и Меллер

рассчитывал на помощь государства. Но Иван Александрович так и не увидел возрождения предприятия, он умер в том же году от сердечного приступа.



Братья Меллер. Второй справа Иван Александрович

Истребитель «СПАД-VII»,  
собранный на заводе  
«Дукс»





# ИЗБРАННЫЙ КОЛЛЕКТИВОМ

## Синицын Фёдор Андреевич

Председатель  
заводоуправления  
«Дукса»,  
Государственного  
авиационного завода  
№ 1, 1918-1920 гг.)

**В** 1918 году на собрании трудового коллектива руководителем завода «Дукс» был избран рабочий Фёдор Андреевич Синицын. Одновременно он возглавлял партийную организацию предприятия. Об этом периоде деятельности завода сохранилось крайне мало сведений. Известно, что в середине 1918 года на «Дуксе» попытались восстановить производство аэропланов из дореволюционного задела. Но из-за недостатка специалистов работа двигалась медленно. Фактически ежемесячно удавалось собрать только отдельные экземпляры боевых машин. К тому же командование Красной армии справедливо полагало, что в условиях гражданской войны наиболее быстрым способом восполнения потерянной в боях авиационной техники является ремонт повреждённых аэропланов, оставшихся на аэродромах и в ангарах. Ф.А. Синицын организовал бесперебойную работу по восстановлению доставляемых на завод крылатых машин самых различных типов: «Ньюпоров», «Моранов», «Фарманов» и т.д. Кроме того, по мере возможности на фронт выезжали «летучие»

ремонтные бригады. Производство новых аэропланов отошло на второй план.

19 февраля 1919 года «Дукс» был переименован в Государственный авиационный завод № 1 (ГАЗ № 1). В правительстве советской республики шла подготовка производственных планов авиационным предприятиям. Но к 1920 году практически был исчерпан дореволюционный задел и дальнейший выпуск аэропланов (даже в небольшом количестве) мог прекратиться. Требовался совершенно иной подход к возрождению «Дукса».



Здание  
заводоуправления  
«Дукса»



Моноплан «Моран» во  
дворе завода «Дукс»



# ИНЖЕНЕР «СТАРОЙ ШКОЛЫ»

## Корзун Вячеслав Карлович

Управляющий  
Государственным  
авиационным заводом  
№ 1, 1920-1922 гг.

**В**ячеслав Карлович Корзун был назначен управляющим Государственным авиационным заводом № 1 в труднейшие для страны годы. Ещё шла гражданская война, и Красный Воздушный Флот остро нуждался в боевых аэропланах. Но авиационные предприятия фактически бездействовали – не хватало специалистов, на складах были на исходе комплектующие. Вячеслав Карлович хорошо знал ситуацию, сложившуюся в отечественном самолётостроении. В 1918-1919 годы он руководил Главном Правлением Главкоавиа и часто выезжал на предприятия для ознакомления с делами на местах.

Для Государственного авиационного завода № 1 период с осени 1917 по начало 1922 года в значительной степени был временем выработки ресурсов, оставшихся с дореволюционного производства. Но начавшаяся гражданская война и интервенция поставили на повестку дня вопрос о создании авиационных частей Красной армии. В распоряжении военного руководства Советской республики на рубеже 1917-1918 годов фактически находились те самолёты, которые



В.К. Корзун незадолго до работы в Главкоавиа, 1917 год

Самолёт ДН.4 в Первой мировой войне

были произведены авиационными заводами, но не были доставлены на фронт. Например, в 1918 году часть самолётов из портовых складов Архангельска сумели вывезти в Вологду и там осуществить их сборку. Среди этих машин были изделия завода «Дукс» – «Фарман-XXX» и «Сопвич». С другой стороны, на авиационных заводах (в том числе на «Дуксе») оставался определённый задел материалов и комплектующих для продолжения производства крылатых машин.

В 1918 году на «Дуксе» стали восстанавливать выпуск самолётов из дореволюционного задела. Но к 1920 году задел иссяк, а своих разработок на предприятии не было. Сказывался недостаток авиационных инженеров и квалифицированных рабочих. Ситуация начала меняться с приходом на завод В.К. Корзуна. Прежде всего Вячеслав Карлович по согласованию с Главкоавиа назначил начальником технического отдела предприятия авиаконструктора Н.Н. Поликарпова. Это кадровое решение стало первым шагом к возрождению производства. Техническим отделом на основе имеющихся отдельных чертежей и обмеров деталей готовилась документация для



постройки новых типов иностранных самолётов в Советской России с использованием импортных комплектующих и учётом различий в имеющихся материалах и оборудовании.

В 1921 году на предприятие доставили с фронта английский аэроплан DH.4 конструкции Джеффри Де Хевилленда, считавшийся очень удачным самолётом-разведчиком. Предстояло освоение его производства, которое необходимо было осуществить как можно быстрее. Но чертежей на эту машину ещё не было. Управляющий заводом В.К. Корзун и заведующий производством

В.В. Барташевич разработали оригинальный способ быстрого освоения изделия. Они собрали всех мастеров завода и раздали им для образца детали, снятые с самолёта. После этого каждого мастера обязали изготовить в кратчайший срок соответствующую деталь, а затем организовать агрегатную и окончательную сборку нового самолёта. Подробные чертежи разрабатывались позже, уже в процессе производства. Так Государственный авиационный завод № 1 начал изготавливать новые для

зарождающейся советской авиапромышленности самолёты DH.4. Первую из этих машин испытал в полёте шеф-пилот предприятия Б.И. Росинский.

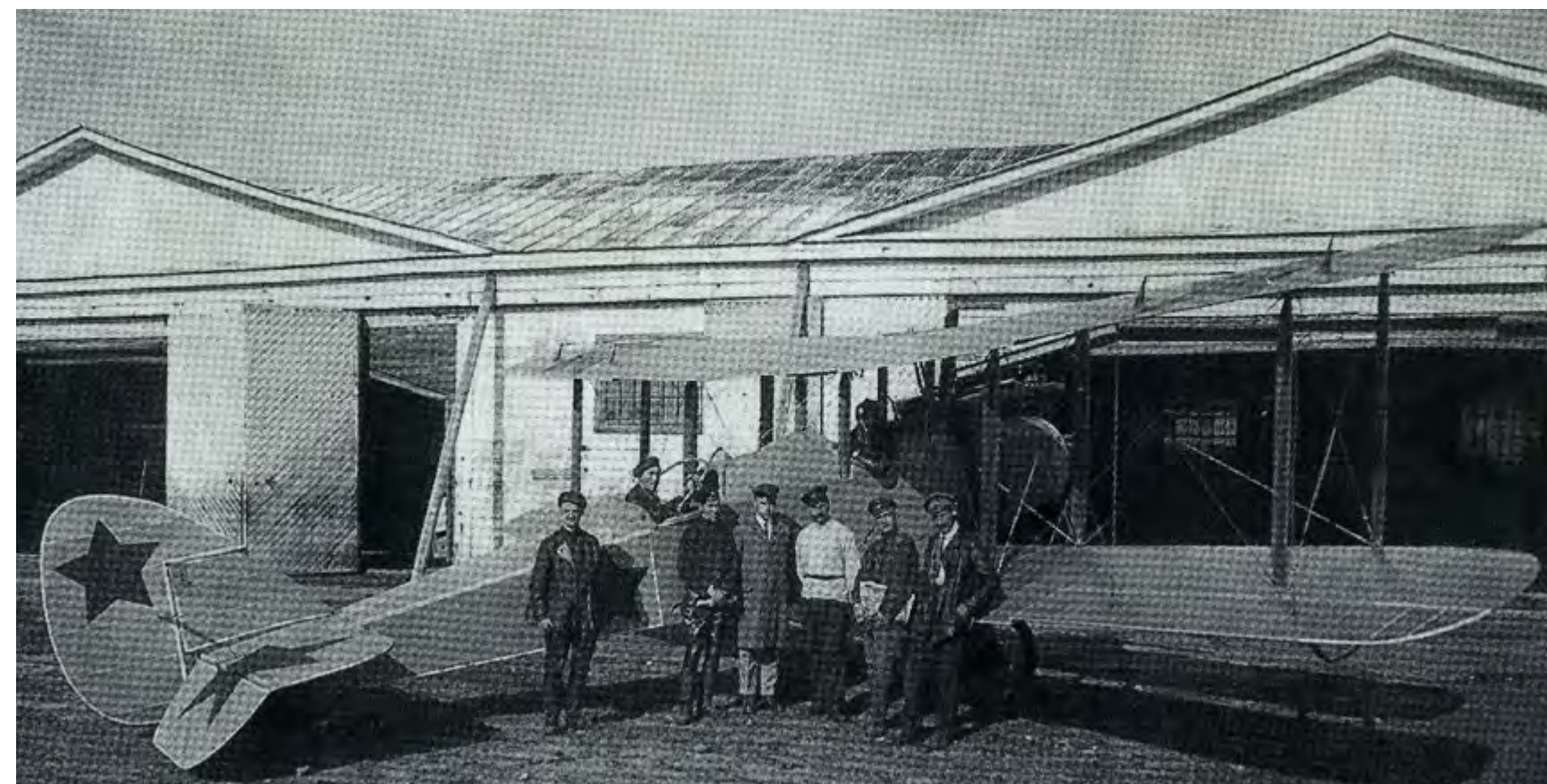
Ко времени начала производства DH.4 Вячеславу Карловичу Корзуну удалось организовать также небольшое конструкторское бюро, которое возглавил Д.П. Григорович. Именно оно занималось испытаниями деталей и агрегатов нового самолёта (например, деревянных лонжеронов крыла), вводило различного рода изменения в его конструкцию и изготавливало чертежи деталей, узлов и агрегатов изделия. Однако своих конструкций бюро ещё не создавало.

Проведённые под руководством В.К. Корзуна кадровые и технические мероприятия по улучшению организации производства позволили в 1922 году довести количество DH.4, поставляемых Красному Воздушному Флоту, до 50 машин. Это стало большим шагом в деле

возрождения серийного производства самолётов. Одновременное существование на предприятии технического отдела и конструкторского бюро, возглавляемых авиаинженерами, способствовало здоровой конкуренции их коллективов и, в дальнейшем – появлению собственных авиационных проектов.

В конце 1922 года Вячеслав Карлович Корзун был переведён на должность начальника промышленного отдела Главэлектро, а позднее стал членом коллегии Главного управления военной промышленности (ГУВП). Он был представителем технической интеллигенции «старой школы», инженером и организатором, способным проявить себя практически в любой отрасли производства. Начало возрождения деятельности Государственного авиационного завода № 1 стало большой профессиональной победой в жизни В.К. Корзуна.

Самолёт DH.4 для Красной армии, постройки ГАЗ № 1



Группа производственных специалистов у самолёта DH.4, построенного на ГАЗ № 1. Четвёртый справа конструктор Н.Н. Поликарпов, 1921 год



Красные военлёты  
возле ДН.4 производства  
ГАЗ № 1





# ВОЗРОДИВШИЙ СЕРИЙНОЕ ПРОИЗВОДСТВО

## Немцов Иван Максимович

Управляющий  
Государственным  
авиационным заводом  
№ 1 имени ОДВФ  
(Общество друзей  
воздушного флота),  
1922-1925 гг.

**И**ван Максимович Немцов возглавил Государственный авиационный завод № 1 (ГАЗ № 1) в 1922 году. С его именем связано возрождение на предприятии серийного выпуска самолётов. Немцов уже имел опыт руководящей работы в государственных структурах и на производстве. Он был первым председателем Тюменского исполкома, а затем директором Кольчугинского завода (Кольчугино, Владимирская область). Благодаря стараниям Ивана Максимовича всего за несколько месяцев на этом металлургическом предприятии было введено в строй новое литейное производство, где внедрена более прогрессивная и высокопроизводительная плавка. Началось освоение авиационного сплава кольчугалюминия – отечественного варианта дюралюминия.

С приходом Немцова на Государственный авиационный завод № 1 была сделана ставка на дальнейшее привлечение лучших специалистов и поддержку инициативных проектов работников предприятия. Новый директор назначил техническим директором завода И.М. Косткина, талантливого инженера и технолога. Немцов



Администрация и специалисты ГАЗ № 1.  
И. М. Немцов сидит второй справа в первом ряду

поддержал инициативу И.М. Косткина о создании своими силами первого советского истребителя. На производственном совещании было принято решение пригласить в помощь инициативной группе конструктора Николая Николаевича Поликарпова. После разработки предварительного проекта в марте 1923 года директор завода И.М. Немцов поставил вопрос о создании советского истребителя перед коллегией Главного управления военной промышленности (ГУВП). Коллегия своим постановлением разрешила заводоуправлению приступить к окончательному проектированию и постройке самолёта, получившего наименование И-1. Чтобы ускорить работы, Иван Максимович с самого начала проектирования и сборки истребителя пригласил в качестве консультанта известного лётчика-испытателя К.К. Арцеулова. После первого неудачного полёта Немцов обосновывал перед руководством необходимость продолжения испытаний. Под свою ответственность он разрешил постройку второго экземпляра самолёта того же типа с учётом уже приобретенного опыта. Испытательный полет второго экземпляра был успешным, И-1 продемонстрировал хорошие лётные качества.



Заводские специалисты  
и рабочие возле  
самолёта-разведчика  
Р-1. В первом ряду  
второй справа  
И.М. Косткин, 1923 год



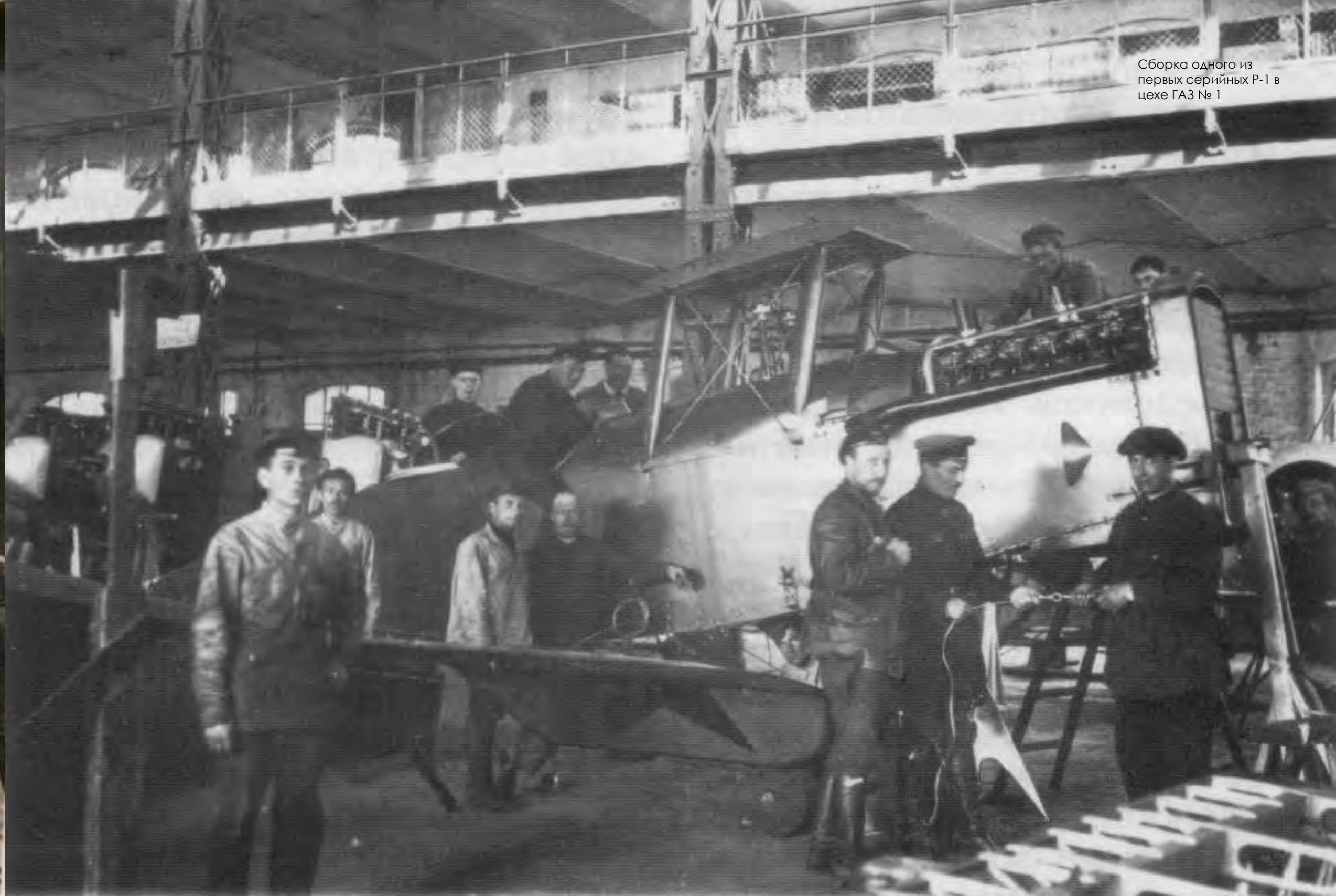
И-1 – первый советский  
истребитель постройки  
ГАЗ № 1, 1922 год



Спуск самолёта Р-2 из  
цеха сборки, сентябрь  
1924 года



Сборка одного из  
первых серийных Р-1 в  
цехе ГАЗ № 1





В начале 1920-х годов в стране была критическая ситуация с дюралюминием. И.М. Немцов пригласил с Кольчугинского завода металлурга Ю.Г. Музалевского для организации на ГАЗ № 1 производства проката этого «крылатого металла». Так на заводе появился свой литейный цех, а всего за несколько месяцев под руководством Музалевского был разработан новый сплав «дуксолюминий», по своим свойствам превосходивший кольчугалюминий.

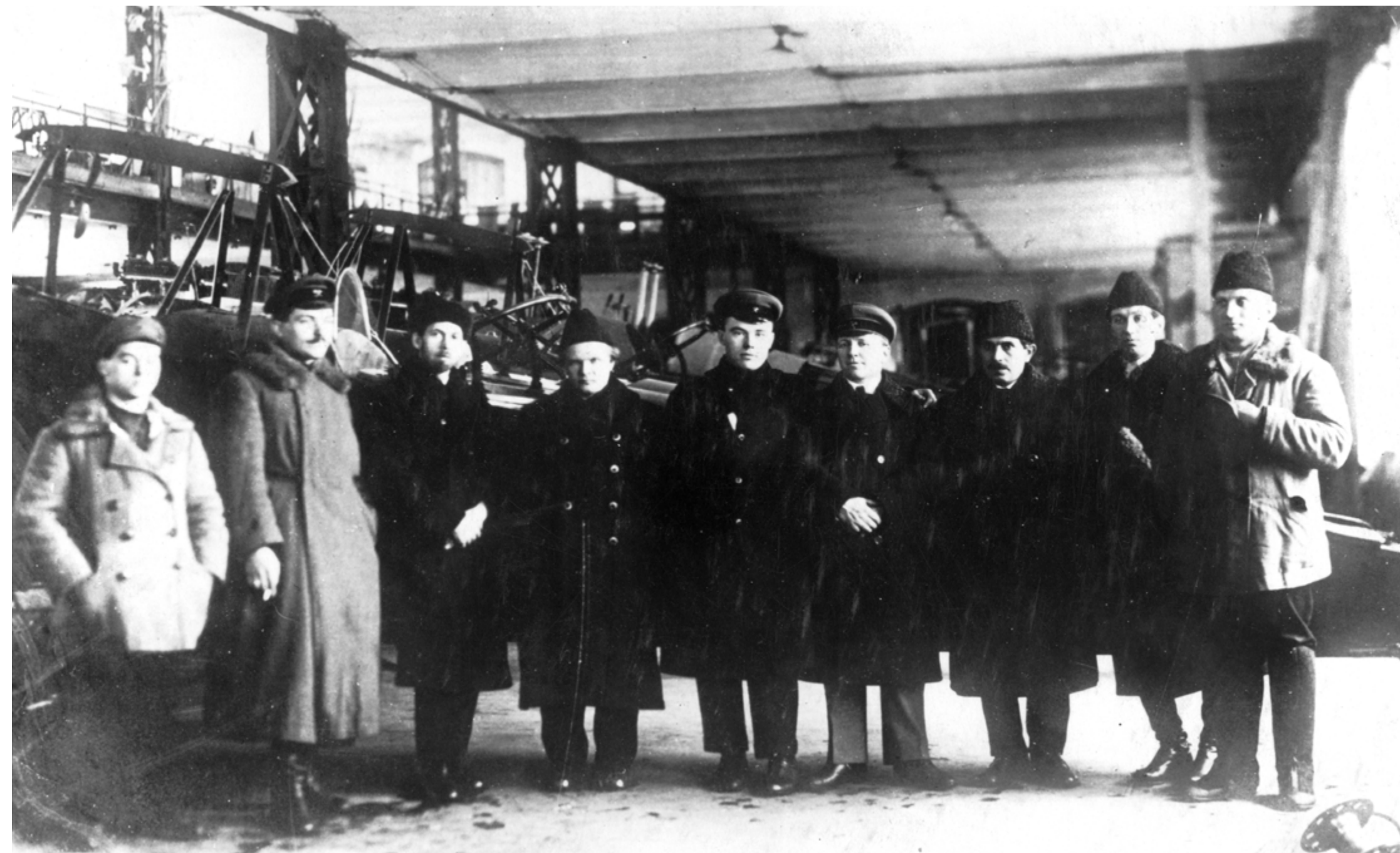
В 1922 году завод приступил также к серийному производству самолёта Р-1 конструкции Н.Н. Поликарпова. Но Немцов не ограничивал загрузку предприятия проектами Поликарпова, и на заводе одновременно осваивали выпуск истребителя конструкции Д.П. Григоровича. Руководство Государственного авиационного завода № 1 принимало и другие альтернативные предложения. Приказом директора Немцова в конструкторском бюро был организован технический совет, на котором рассматривались все новые проекты самолётов, выдвигаемые заводскими конструкторами, и определялась их пригодность для опытной постройки. Иван Максимович всячески поддерживал проявления творческой мысли со стороны отдельных работников предприятия. В частности, административную и финансовую поддержку получило изготовление центробежного пулемёта конструкции А.Н. Саввиных и А.А. Попова. Немцов лично отстаивал перед руководящими органами

необходимость внедрения нового метода контроля качества древесины с применением рентгена, разработанного И.М. Косткиным. Так, после демонстрации рентгеновских снимков на коллегии ГУВП было решено внедрить этот метод на заводе для просвечивания не только деревянных деталей, но и металлических. Это стало началом широкого использования рентгена в авиапромышленности.

Иван Максимович Немцов с энтузиазмом воспринял предложенную правительством страны идею дальних перелётов для демонстрации уровня авиационной техники молодого советского государства. Подготовка самолётов для таких серьёзных испытаний вдохновляла и сплачивала коллектив предприятия, повышала качество сборки изделий. В 1925 году лётчик-испытатель ГАЗ № 1 А.Н. Екатов на самолёте Р-2 в составе авиационной группы совершил перелёт Москва – Пекин. Полёт прошёл без единой серьёзной поломки и доказал надёжность авиационной техники предприятия. Коллектив завода и его директор Немцов получили благодарность руководства страны. Вскоре Иван Максимович был переведён на другую работу, но принципы поддержки инициативы и отстаивания интересов дела были восприняты заводскими специалистами и стали отличительной чертой многих руководителей Государственного авиационного завода № 1.

Руководство ГАЗ № 1 в сборочном цехе. Четвёртый слева директор И.М. Немцов, третий И.М. Косткин, пятый Н.Н. Поликарпов

Звено самолётов Р-2, участвующих в перелёте Москва – Пекин. 1925 год





# «КРАСНЫЙ ДИРЕКТОР»

## Десятников Василий Матвеевич

Директор  
Государственного  
авиационного завода  
№ 1 имени Авиахима,  
1926-1930 гг.

**В** 1926 году директором Государственного авиационного завода № 1 был назначен Василий Матвеевич Десятников. Волевой и целеустремлённый человек, он несколько лет являлся членом правления Всероссийского комитета рабочих артиллерийских заводов и занимал ряд руководящих должностей на предприятиях военной промышленности, где получил богатый опыт административно-хозяйственной работы. В 1919-1924 годах Десятников возглавлял вновь созданный Подольский патронный завод, обеспечивая производство боеприпасов для Красной армии. За принципиальность и умение решать самые сложные задачи Василия Матвеевича называли «красным директором». На годы его руководства Государственным авиационным заводом № 1 пришёлся сложный период отработки нового подхода к подготовке производства.

В 1926-1928 годах предприятие продолжало выпускать самолёты-разведчики Р-1 и их различные модификации. Во многом благодаря директору Десятникову, отстаивавшему необходимость принятия единой схемы внедрения

новых изделий, подготовка производства на заводе претерпела значительные изменения. Теперь она заключалась в создании комплекта рабочих чертежей, для чего один из испытанных опытных самолётов, принятый в качестве образца, разбирался на части и с них снимались эскизы, а затем делались чертежи. Первоначальные опытные чертежи не могли быть полностью использованы, так как во многом детали делались что называется «по месту». В.М. Десятников представил новый порядок освоения изделий на совещании в Авиатресте.

Однако начавшееся в 1928 году освоение производства нового истребителя И-3 шло крайне трудно и стало настоящим испытанием на прочность всей системы предприятия. Дело в том, что к тому времени Авиатрест ещё не утвердил предложенную заводскими специалистами схему подготовки производства. Поэтому директор Десятников получил указание о разработке серийных чертежей ещё до завершения отработки образцовой машины. Заводское чертёжно-конструкторское бюро в короткий срок подготовило серийные чертежи на новое



Коллектив Подольского патронного завода. Во втором ряду пятый справа сидит В.М. Десятников





Истребитель И-3  
в полёте



Эскадрилья И-3 ВВС  
Красной армии





изделие, и в феврале 1929 года на предприятии были построены уже две головные машины. Но постепенно сложилась парадоксальная ситуация: работа шла, заделы изделий накапливались, а военное представительство не принимало ни одного самолёта. Основной причиной было расхождение серийных чертежей с образцами. План по выпуску истребителей И-3 срывался.

Авиатрест и Управление Военно-Воздушных Сил (УВВС), понимая, что допустили ряд просчётов, назначили комиссию с участием представителей Научно-исследовательского института Военно-Воздушных Сил (НИИ ВВС), а также конструкторов Н.Н. Поликарпова, В.П. Яценко и И.М. Косткина для рассмотрения всех вопросов по И-3. Комиссия признала необходимым провести на серийных машинах 113 конструктивных изменений для их соответствия образцу. Только после выполнения мероприятий по внесению изменений в конструкцию серийных изделий ГАЗ № 1 стал возвращаться к прежним объёмам производства и изготовил в оставшийся период 1928-1929 операционного года 79 машин, а уже в 1929-1930 году – 249 машин И-3. Ситуация, сложившаяся при освоении истребителя И-3, свидетельствовала о необходимости отказа от прежних методов работы и выработки чётких правил освоения выпуска новой авиационной техники.

С 1929 года на Государственном авиационном заводе № 1 началась подготовка производства ещё одного нового изделия – самолёта-разведчика Р-5, пришедшего на смену устаревшему Р-1. Стремясь избежать ошибок, допущенных при («ускоренном») запуске в серию самолёта И-3, директор Василий Матвеевич Десятников, прежде чем начать освоение Р-5, запросил у Авиатреста образцовый самолёт, утверждённый УВВС. В итоге чертежи были отработаны значительно лучше. Возвращение к схеме подготовки производства, представленной ранее В.М. Десятниковым в Авиатресте, способствовало тщательной проработке конструкции и агрегатов изделия. Освоение самолёта Р-5 шло последовательно: сначала испытания, потом изменения чертежей, утверждение технических условий и серийное производство. Этот порядок оказался выигрышным в сравнении с тем, как осваивался самолёт И-3. Именно такая схема подготовки

производства вскоре была утверждена на предприятиях авиационной промышленности.

В.М. Десятников, обладая широким кругозором, яркими организаторскими способностями и деловой инициативой, умело руководил работой своих подчинённых и пользовался их глубоким уважением. Василий Матвеевич большое внимание уделял подготовке кадров. Школа фабрично-заводского ученичества (ФЗУ) при заводе существовала ещё с 1920 года. Но именно Десятников за счёт привлечения к ведению занятий наиболее квалифицированных специалистов предприятия существенно поднял уровень преподавания. Фактически учителя не только давали учащимся не только теоретические знания, но и были для них наставниками в выбранных профессиях. Директор В.М. Десятников лично вёл некоторые дисциплины.

В 1930 году Василий Матвеевич был отозван с предприятия и направлен на Высшие академические курсы Народного комиссариата тяжёлой промышленности, по окончании которых возглавил Всесоюзный научно-исследовательский институт авиационных материалов (ВИАМ).

Серийный истребитель И-3 производства ГАЗ № 1 на аэродроме





# НАЧАЛО «ПОТОКА»

## Мурашев Фёдор Петрович

Директор  
Государственного  
авиационного завода  
№ 1 им. Авиахима,  
1930-1933 гг.

**С**именем Фёдора Петровича Мурашева связано начало коренной реорганизации производства на Государственном авиационном заводе № 1, которая позволила увеличить выпуск самолётов, повысить качество и надёжность боевых машин.

Выходец из рабочих, Ф.П. Мурашев уже имел опыт административной работы. Он возглавил завод в 1930 году, когда только началось серийное производство самолётов Р-5 конструкции Н.Н. Поликарпова. Эта машина стала лучшим и самым массовым изделием Государственного авиационного завода № 1 в 1930-е годы. Уже в октябре 1930 года три самолёта Р-5 под командой лётчика Лиховицкого отправились из Москвы в Тегеран для участия в международном конкурсе самолётов-разведчиков. Этот конкурс был организован иранским правительством с целью отбора и закупки для Военно-воздушных сил страны лучших боевых машин. В соревновании с французскими, голландскими и английскими самолётами отечественный Р-5 оказался на первом месте. В последующие годы высокие лётно-эксплуатационные качества Р-5 были

подтверждены в дальних перелётах и боевых действиях.

В производстве быстро появились различные варианты вооружения и оборудования этого самолёта. Кроме основного назначения как разведчика в 1931 году были разработаны и запущены в производство штурмовик Р-5 (с усиленным вооружением) и Р-5а (МР-5) – морской разведчик на поплавках. Директор Мурашев, зная большой творческий потенциал заводских специалистов, предложил создать инициативную группу из конструкторов и инженеров для разработки «своей» модификации поликарповского самолёта. Так, в 1933 году руководству авиационной промышленности был представлен Р-5Т – торпедоносец. Фёдор Петрович Мурашев по согласованию с главным конструктором Н.Н. Поликарповым обосновал необходимость нового варианта Р-5, и он был принят к производству.

Самолёт Р-5 широко использовался и в гражданской авиации. Большое распространение получила его почтовая модификация, получившая название П-5. На её основе для



Один из первых серийных И-6 на аэродроме







комфортабельной перевозки пассажиров специалисты завода разработали оригинальный вариант типа «лимузин». Его особенностью было наличие общего фонаря над кабинами пилота и пассажира. Такая конструкция некоторыми воспринималась как «буржуазное излишество», но директору Мурашеву удалось отстоять советский «самолёт-лимузин».

Наряду с Р-5 в 1931 году на Государственном авиационном заводе № 1 был запущен в серийное производство новый истребитель Н.Н. Поликарпова И-5. На этом самолёте в июле 1931 года на смотре авиационной техники высокий класс пилотажа показал легендарный лётчик-испытатель Валерий Чкалов. В частях ВВС И-5 ценили за неприхотливость в эксплуатации и простоту в управлении. Но в производстве самолёт шёл нелегко. В процессе сборки использовалась сварка дюралевых труб – это было новшеством в отечественном авиастроении. После сварки в течение продолжительного времени ферма фюзеляжа давала поводки, что вело к нарушению размеров и геометрии, переделкам и доработкам. Тем не менее Ф.П. Мурашев понимал, что причина трудностей, возникающих при сборке, коренится не в конструкции, а в отсутствии соответствующей технологии. Значит, необходима тщательная подготовка производства нового самолёта. Действительно, именно такой подход способствовал скорейшему освоению в медницком цехе точечной и шовной сварки дюрала и других новых операций, которые были успешно применены при постройке последующих моделей самолётов.

Под руководством Фёдора Петровича Мурашева на предприятии были также проведены первые мероприятия по масштабной реконструкции производства. Дело в том, что к началу 1930-х годов работа в большинстве цехов завода все ещё шла по старинке – вручную. Только механический цех был частично автоматизирован за счёт импортного оборудования. Главное управление авиационной промышленности выпустило приказ об ускорении реорганизации и повышении технического уровня ГАЗ № 1. Понимая важность увеличения выпуска самолётов, директор Мурашев поручил группе специалистов предприятия во главе с помощником технического





директора И.И. Артамоновым разработать свой вариант поточной системы производства. Было создано специальное бюро по реконструкции завода, члены которого, занятые днём работой на своих должностях, по вечерам занимались пересмотром и увязкой технологических процессов сборки самолёта.

Суть нового проекта сводилась к тому, чтобы группы изделий (крылья, фюзеляжи) передвигались на спецтележках по рельсам конвейера от стенда к стенду. Детали доставлялись к стендам в скомплектованном виде транспортной

бригадой. Навеска моторов, крыльев и шасси производилась на особо отведённом месте. Число станков соответствовало количеству дней, необходимых для полной сборки самолёта. В 1933 году завод в отдельные месяцы выпускал более 200 самолетов Р-5, что было исключительно высоким достижением предприятия. Такую производительность дал поточный метод. Этот проект, как и вся работа бюро реконструкции, был в то время первым опытом организации поточной сборки в отечественной авиационной промышленности. При внедрении «потока» не всё оказалось возможным и приемлемым, но он положил начало переводу производства с полукустарных на индустриальные методы. Благодаря Мурашеву, опытному организатору и энергичному хозяйственнику, на предприятии были заложены основы для дальнейшего совершенствования поточной системы.

В 1933 году Ф.П. Мурашева назначили директором авиационного завода в г. Таганроге (ГАЗ № 31). Предприятие специализировалось на выпуске гидросамолётов. Одним из самых значительных достижений Фёдора Петровича на новом месте стало освоение производства морских самолётов-разведчиков МБР-2.

Модификация Р-5 типа «лимузин» на заводском аэродроме



Специальный экземпляр И-6 «За ВКП (б)»



Фотосъёмка в воздухе с самолёта Р-5





# «ТОВАРИЩ КОВРОВ»

## Ковров (Дмитрий Владимирович?)\*

Директор  
Государственного  
авиационного завода  
№ 1 имени Авиахима,  
1933-1934 гг.

**В** 1933 году Государственный авиационный завод № 1 возглавил Ковров. Интересно, что этот удивительный человек во всех известных нам документах именуется не иначе как «товарищ Ковров», без имени и отчества. Но его вклад в развитие ГАЗ № 1 уникален. За недолгое время руководства предприятием он сумел провести обновление всей системы организации и планирования производства.

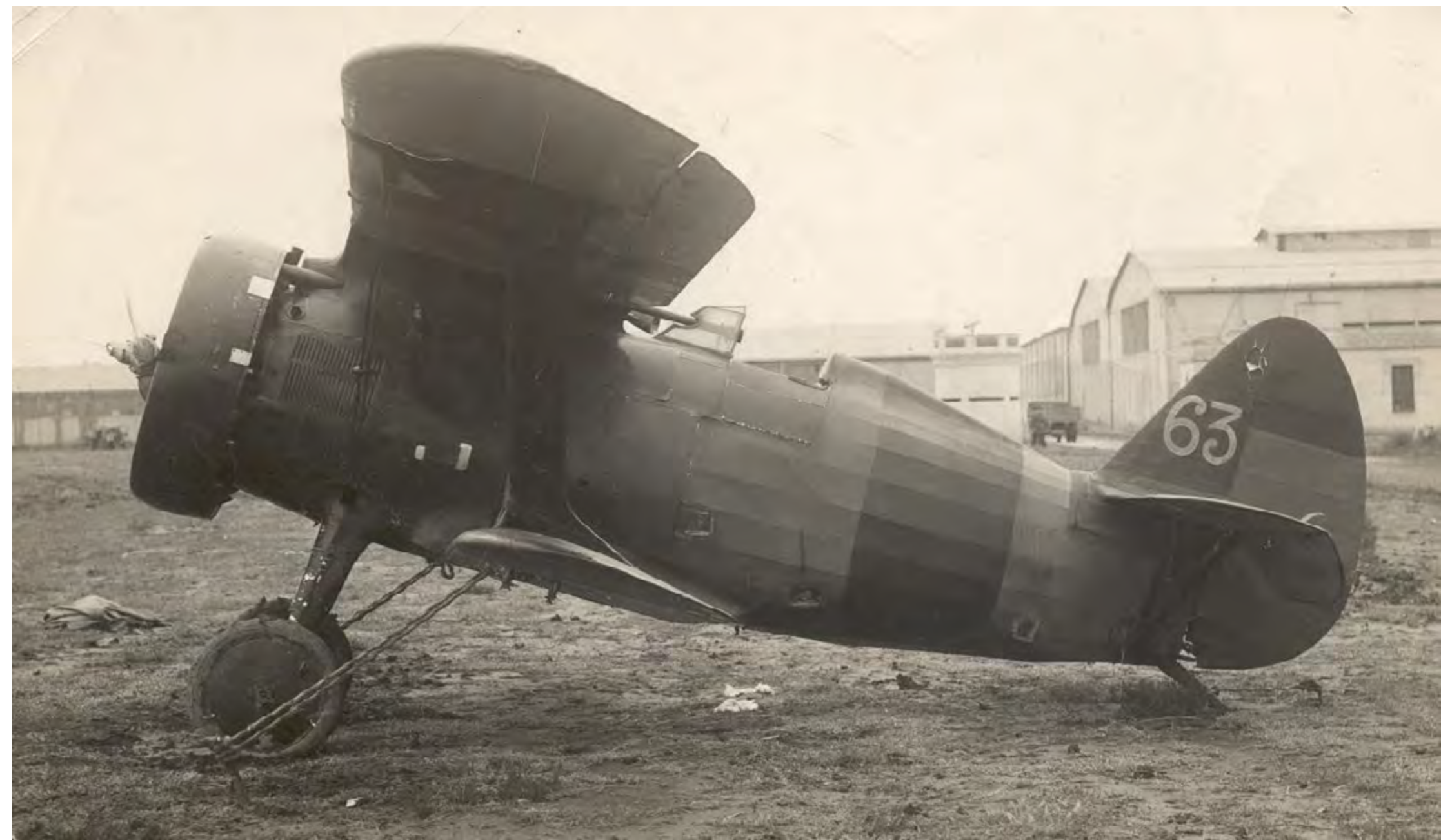
Первым организационным мероприятием нового директора стало внедрение предметной специализации ряда мастерских, для чего им передавалось недостающее оборудование. Плановым отделом была разработана оригинальная система технологического планирования – по конструктивным узлам. Она упрощала взаимоотношения между цехами и руководством производства. При большой номенклатуре деталей производственному отделу трудно было следить за каждой из них. Введение узлового планирования дало уменьшение числа контролируемых позиций в несколько раз. Детали, входящие в узел, могли быть распределены одному или разным цехам, но срок

на изготовление узла и всех его деталей был один, и это позволяло контролировать одновременно всех участников изготовления узла, обеспечивая его своевременную подачу на сборку комплектно. В 1933-1934 годах эта система была отработана и с тех пор сохранилась на предприятии до самого окончания производства авиационной техники в 1960 году. По инициативе директора Коврова была также разработана так называемая система оптимальных партий, изучались методы календарного планирования с учётом циклов изготовления и осуществлялись первые шаги по их внедрению. Благодаря проведённым мероприятиям завод стал уверенно выполнять план выпуска продукции.

С именем Коврова связан также переезд предприятия на новую производственную территорию. Ещё в 1932 году Государственный авиационный завод № 1 стал, как тогда говорили, «чистым» самолётостроительным и, отдав отделившимся от него новым заводам часть своих кадров, помещения корпусов с оборудованием, начал постепенно перебазироваться на новую площадку, где находился сборочный цех. Полный



Самолёт И-15  
конструкции  
Н.Н. Поликарпова –  
самый манёвренный  
истребитель-биплан





Р-5 – самый массовый отечественный самолёт 1930-х годов.



перевод цехов был осуществлён в 1934 году. Все заготовительные и механические цехи разместились в огромном корпусе, получившем название «монолит». Директор Ковров собрал начальников цехов и распорядился составить подробный график подготовки переезда каждого подразделения. Перевод производился планомерно, по мере готовности корпусов на новой площадке. Погрузка оборудования, транспортировка и установка его на новом месте осуществлялась силами рабочих под руководством мастеров участков, причём каждый рабочий и мастер заботились о перевозке своих заделов деталей, инструмента и приспособлений. Такая организация обеспечивала быструю готовность участков к работе на новом месте. Одновременно осуществлялись реконструкция и расширение цехов, ввод нового оборудования. Предприятие словно родилось заново, освободившись от дополнительных производств. С 1933 года завод отчитывался уже только за производство самолётов.

Умело проведённый масштабный переезд не нарушил технологический процесс сборки изделий. Наоборот, на новой территории почти сразу увеличился выпуск серийных машин Р-5 в различных модификациях. Кроме того, в 1934 году началось производство нового истребителя Н.Н. Поликарпова И-15. В связи с быстрым ростом объёмов выпускаемой продукции потребовалось укрепление аппарата оперативного управления производством. Вопросами управления на предприятии занимался планово-производственный отдел. В начале 1934 года приказом директора завода Коврова из этого отдела было выделено диспетчерское бюро, преобразованное в самостоятельный отдел. Первым главным диспетчером был назначен М.С. Дёмин, который впервые на заводе разработал графики учёта производства, бланки оперативных планов и т.п. Скоро Дёмин был переведён в Главное управление авиационной промышленности для внедрения диспетчерской службы на всех самолётостроительных предприятиях и его заменил В.Н. Денисов, внёсший большой вклад в развитие заводской системы управления.

Ковров распорядился технически оснастить новое подразделение. Диспетчерский отдел оборудовали пультом прямой связи с цехами, что позволило диспетчерам оперативно решать многочисленные вопросы текущего производства по ходу выполнения планов. Таким образом, в 1934 году впервые в отечественной авиационной промышленности на Государственном авиационном заводе № 1 была внедрена диспетчеризация. Диспетчерский аппарат стал мощным рычагом управления заводом. Здесь вырабатывались и передавались цехам графики, шло непрерывное слежение за ходом работ, составлялись ежедневные рапорты для руководства завода. Директор и главные специалисты освободились от разговоров по мелким производственным вопросам. Например, такие вопросы, как несвоевременная подача материала, отсутствие приборов и деталей, недоразумения с транспортом и многое другое, теперь в первую очередь стали попадать к диспетчеру. Введение диспетчеризации благотворно влияло на ритмичность сборки самолётов, на работу имевшихся поточных линий.

Масштабная реконструкция и совершенствование системы управления производством дали положительные результаты. Завод вырос и окреп в организационном и техническом отношении. В результате всех мероприятий в 1934 году впервые за советский период предприятие выполнило план на 101 %. И главная заслуга в этом принадлежала директору Коврову.

\* В настоящее время имя и отчество Коврова доподлинно неизвестны. Но проведённые архивные исследования дают основание полагать, что директора ГАЗ № 1 звали Дмитрий Владимирович.



Эскадрилья И-15 на военном аэродроме





# «КОМДИВ ПРОИЗВОДСТВА»

## Беленкович Александр Михайлович

Директор  
Государственного  
авиационного завода  
№ 1 имени Авиахима,  
1934-1936 гг.

**А**лександр Михайлович Беленкович – фигура легендарная. Участник Гражданской войны, он командовал частями и соединениями Красной армии на Украинском фронте, был начальником штаба знаменитой 1-й Стальной стрелковой дивизии. После войны занимал руководящие должности в РККА. Затем работал в народном хозяйстве, был директором завода «Компрессор» Наркомата тяжёлой промышленности СССР. А.М. Беленкович возглавил Государственный авиационный завод № 1 в 1934 году. На время его руководства выпали и один из величайших триумфов советской авиации, и большой спад серийного производства самолётов.

В феврале 1934 года потерпели бедствие и были высажены на лёд члены экспедиции с затёртого льдами и затонувшего парохода «Челюскин» в Северном Ледовитом океане. Для спасения людей были направлены полярные лётчики на самолётах различных типов, в том числе Р-5 производства Государственного авиационного завода № 1. Эти машины оснастили усиленными почтовыми кассетами (для перевозки людей), на предприятии

изготовили специальные детали для крепления дополнительных топливных баков. Лётчики Николай Каманин, Василий Молоков, Михаил Водопьянов на самолётах Р-5 сделали в общей сложности 11 рейсов в ледовый лагерь и вывезли большую часть челюскинцев. Все полёты прошли без аварий. Отважные пилоты стали первыми Героями Советского Союза. Директор завода А.М. Беленкович в своей статье в газете «Заводская правда» отметил, что «Р-5 оказался одним из самых прочных самолётов, приспособленным к самым труднейшим полярным условиям. Эта машина выдержала экзамен».

Исключительный успех самолётов Р-5 вызвал на заводе большой энтузиазм, радость и желание сделать эту машину ещё лучше, построить на её основе новые модификации. Началась работа по дальнейшей модернизации изделия. Так, по предложению конструктора А.А. Скарбова была построена модификация Р-5 с убирающимися шасси. В серию она не пошла, но показала возможности заводской конструкторской мысли.

Директор Беленкович поставил перед заводскими специалистами задачу создать такой вариант Р-5,



Самолёт Р-5 на аэродроме ГАЗ № 1







в котором надёжность изначальной конструкции самолёта сочеталась бы с новыми техническими решениями. По коллективному предложению главного инженера Е.П. Шекунова, начальника КБ Д.С. Маркова и конструктора А.А. Скарбова была разработана и запущена в серийное производство последняя и, по некоторым оценкам, наиболее удачная модификация P-5 – самолёт P-зет, в конструкцию которого было введено много доработок и усовершенствований. Размеры самолёта стали меньше, его оснастили новым двигателем, кабину лётчика сделали закрытой (фонарь сдвигался назад), пулёмётную турель разместили в общем обтекателе с фонарём. Скорость машины была увеличена на 60-80 км/час. В то время заводу предлагалась постройка самолёта-разведчика ЛР конструкции С.А. Кочеригина. Но для завода было выгоднее делать не ЛР, а P-зет, так как в основе последнего лежала старая конструкция P-5, тогда как ЛР пришлось бы осваивать полностью заново. Александр Михайлович Беленкович отстоял перед руководством Главного управления авиационной промышленности и ВВС идею постройки P-зет. В результате новый самолёт был принят военными и строился серийно до 1937 года, выпущено было около 1000 экземпляров.

В 1934 году Государственный авиационный завод № 1 начал выпуск новых истребителей Н.Н. Поликарпова И-15. Опытные экземпляры И-15 испытывал легендарный лётчик-испытатель Валерий Чкалов. Он отметил прекрасную манёвренность и простоту управления новой машины. На серийных изделиях пилотами были показаны хорошие результаты. Так, в ноябре 1935 года лётчик В.К. Коккинаки установил на самолёте И-15 мировой рекорд высоты полёта для этого класса аппаратов – 14545 м. После этого И-15 был показан на Миланской авиационной выставке и был признан лучшим истребителем в мире.

С освоением производства И-15 самолёт P-5 был постепенно снят с производства как устаревший. Завод продолжал выпускать P-зет, но к концу 1935 года он уже не соответствовал быстро меняющимся требованиям к боевым машинам. Неясной становилась и перспектива истребителя И-15. Дело в том, что по указанию руководства страны авиаконструкторам были выданы задания



Передовица газеты Государственного авиационного завода № 1, посвящённая прославленным лётчикам-героям

Лётчики, спасавшие «челюскинцев». Слева в небе изображены самолёты P-5



И.В. Сталин (справа)  
на Государственном  
авиационном заводе  
№ 1. Слева – директор  
А.М. Беленкович.



Самолёт-разведчик  
Р-зет



на проектирование самолётов со скоростями порядка 500 км/ч и выше. Для улучшения тактико-технических характеристик И-15 стали оснащать новым двигателем, но самолёт всё равно не соответствовал требованиям по скорости (она не превышала 360-370 км/ч). Работы сдерживались из-за отсутствия необходимых для этого мощных отечественных авиадвигателей. Следствием сложившейся ситуации стало прекращение в 1936 году выпуска И-15. Завод вошёл в трудный период. Выпуск самолётов значительно сократился.

Перед руководством предприятия встала задача дать работу коллективу, численный состав которого ни в коем случае нельзя было сокращать, имея в виду, что самолёты так или иначе потребуются в большом количестве и возможности завода должны быть сохранены. Часть рабочих и ИТР были временно направлены на другие предприятия авиационной промышленности. Начались поиски возможностей для освоения новых типов самолётов, создания оригинальных конструкций, изготовления экспериментальных образцов. Во многом предприятие спасло то, что за время интенсивного освоения новых изделий на заводе сложились сильные конструкторские коллективы. Это были КБ-1 по серийному производству под руководством М.К. Голубева и КБ-2 по модификациям и опытным разработкам под руководством Д.С. Маркова, а также КБ-3 по освоению в серийном производстве машины И-15 под руководством В.А. Ромадина. Кроме того, в конце 1935 года по настоятельной просьбе директора Беленковича на завод была переведена из ЦКБ бригада С.А. Кочеригина, занимавшаяся новыми типами самолётов-разведчиков. В том же году в помощь предприятию определили группу конструкторов из ОКБ Д.П. Григоровича.

Таким образом, на заводе сосредоточились крупные конструкторские силы. Предприятие стало фактически базой опытного самолётостроения. Приказом директора конструкторским и технологическим подразделениям предоставлялось всё необходимое оборудование для проведения опытных работ, а также устанавливалась система материального поощрения за разработку и внедрение новых конструкций и технологий.

Те самые Р-5, на  
которых спасали  
«челюскинцев»







Поэтому в годы снижения производства на Государственном авиационном заводе № 1 начали разрабатывать совершенно уникальные машины. Так, впервые в СССР здесь был спроектирован и изготовлен истребитель с убирающимися в полёте шасси конструкции В.П. Яценко. Машина получила обозначение ДИ-6. Главный конструктор С.А. Кочеригин спроектировал новый самолёт-разведчик, представлявший из себя моноплан со среднерасположенным крылом и высокими стойками убирающихся шасси. Следует отметить как своего рода технический подвиг завода – создание первого в мире самолёта из нового материала – электрона, сплава магния с алюминием. Он получил наименование Э-1 «Серго Орджоникидзе». В ходе постройки самолёта была

освоена технология обработки электрона, защита его от коррозии, опробованы сварка и клёпка нового материала. Машина прошла испытания и за четыре года эксплуатации совершила около 600 полётов. Из электрона на заводе были также построены планёр и авиетка Э-2 «Клим Ворошилов».

Освоение опытных изделий позволило не только сохранить новые методы организации производства в трудный период снижения выпуска серийной продукции, но и способствовало внедрению уникальных инженерно-конструкторских разработок и технологических процессов. Завод выстоял, и в этом была немалая заслуга Александра Михайловича Беленковича.



Гражданский вариант Р-зет на аэродроме ГАЗ № 1



# ВНЕДРИВШИЙ ЗАРУБЕЖНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

## Сидора Александр Федосеевич

Директор  
Государственного  
авиационного завода  
№ 1 имени Авиахима,  
1936-1938 гг.

**В** 1936 году народный комиссар тяжёлой промышленности Серго Орджоникидзе назначил директором Государственного авиационного завода № 1 Александра Федосеевича Сидору, который работал начальником производства Харьковского тракторного завода. Перед ним была поставлена задача конвейеризации и механизации авиационного производства на основе опыта внедрения этих методов в тракторостроении. В помощь новому директору были переведены 40 специалистов с Харьковского завода. А.Ф. Сидора приложил большие усилия по оснащению предприятия новыми средствами механизации, намереваясь провести реорганизацию всего производства. Однако он и его помощники оказались на заводе в своеобразной идейной изоляции. Новому директору трудно было за короткое время понять специфику самолётного производства с его изменчивостью, особенностями технологии сборки агрегатов и окончательной сборки, с обилием неизбежных стыковочно-подгоночных работ. С другой стороны, специалисты завода не восприняли

идеи механизации в том виде, как их предлагал А.Ф. Сидора.

Поняв ошибочность такого подхода, руководство промышленности решило провести обновление производственной базы через освоение совершенно нового изделия. Было выпущено распоряжение о закупке технической документации и оборудования в США для освоения производства самолёта Валти («Vultee» V-11). Это решение было встречено на заводе с большим энтузиазмом. Многие производственники выражали мнение, что учиться новому лучше у самолётостроителей США, которые имеют свои разработки, а не у тракторостроителей. В американской авиапромышленности применялась широкая, всесторонняя механизация изготовления самолётов, для чего были приспособлены и сами конструкции крылатых машин. Каркасы крыльев и фюзеляжей изготавливались из штампованных листовых деталей и прессованных профилей. Сборка агрегатов производилась с помощью пневмоклёпки, широко применялось литьё. В нашей стране не было самолётов с подобной конструкцией основных агрегатов и,



соответственно, не было производственного специализированного оборудования для машинного изготовления конструктивных деталей из дюралюминия. Что касается изделий, производимых на Государственном авиационном заводе № 1, то они были смешанной конструкции, дерево плюс металл. Дюралюминий применялся, как правило, для нервюр оперения, обтекателей, заливов, и детали из него делались выколоткой вручную.

Вследствие такого резкого различия между американскими и советскими самолётами необходимо было перенимать в комплексе и конструкцию самолётов, и технологию, и методы механизации производства. Правительство СССР приняло решение закупить лицензии на некоторые американские самолёты, в том числе и на Валти. Этот пассажирский самолёт получил известность после того, как в 1936 году полярный лётчик, Герой Советского Союза Сигизмунд Леваневский совершил на нём перелёт из Лос-Анджелеса в Москву через арктические области. По словам Леваневского, лучшей конструкции, чем у Валти (как пассажирской машины), и желать было нечего. Скорость самолёта составляла 310 км/час, он мог без посадки лететь десять часов. Колёсное шасси самолёта убиралось в крылья с помощью электромеханической передачи. Полная электрификация всех агрегатов управления самолётом, внутренний комфорт для восьми пассажиров, двойное управление, хорошее утепление фюзеляжа, наличие антиобледенителей и ряд других новейших достижений техники делали подобную машину незаменимой для полярных районов.

Директору завода А.Ф. Сидоре пришлось подчиниться новому решению руководства, а вся изготовленная по его указаниям оснастка так и не была применена. Казалось, что он не справился с организацией работ на предприятии и должен уйти. Но Александр Федосеевич интересы дела ставил выше личных и считал своим долгом выполнить задания руководства по механизации производства и выпуску самолётов Валти. Поэтому на очередном совещании с заводскими специалистами директор призвал оставить имеющиеся разногласия и сосредоточить все усилия на выполнении распоряжения

правительства. Он предложил сформировать несколько бригад для отправки в США с целью изучения опыта, получения документации на новое изделие и закупки оборудования. Дело в том, что, как правило, для знакомства с новой продукцией, производство которой уже шло на другом предприятии, командировалась большая группа заводчан разных специальностей: конструкторы, инженеры, технологи, слесари-сборщики и т.д. Это в определённой мере затрудняло процесс обучения, мешало внимательному рассмотрению узкоспециальных вопросов. В случае с Валти, когда необходимо было изучить совершенно новые подходы к производству самолётов, требовалось скомплектовать бригады по принципу специализации.

Предложение А.Ф. Сидора было реализовано следующим образом. Сначала за документацией по самолёту Валти весной 1937 года отправилась группа конструкторов под руководством Е.П. Шекунова. Затем выехала группа производственников, которую возглавил П.А. Воронин. Делегаты Государственного авиационного завода № 1 изучили организацию

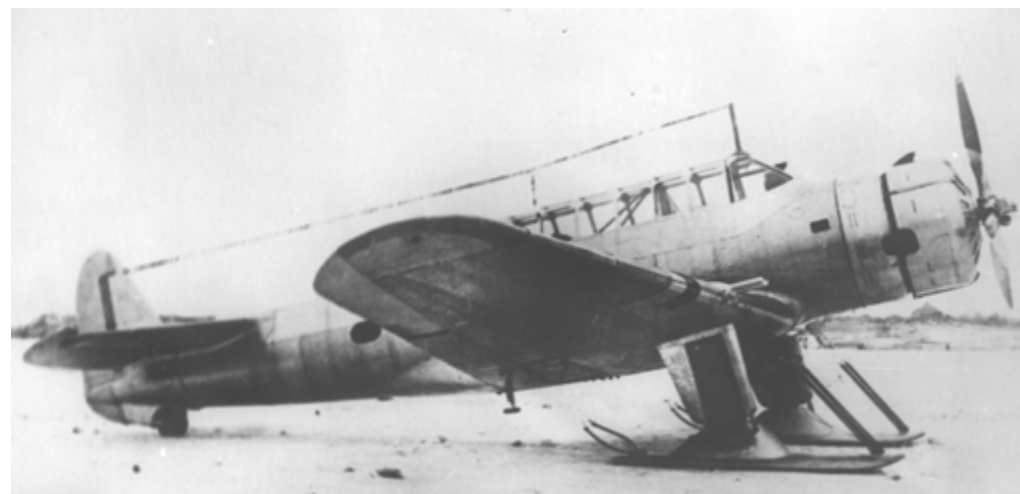


Группа заводских специалистов перед отъездом в США для изучения производства самолёта Валти



производства в США на самолётостроительных заводах, проделали большую работу по отбору, приёмке и отправке в СССР технической документации, оснастки, плазовых шаблонов, деталей и т.п.

По указанию Александра Федосеевича Сидоры ещё в 1936 году был разработан план реконструкции предприятия. На его основе цехами составлены заявки на новое оборудование. Руководил работой по составлению заявок и формировал общую заявку завода опытный производственник В.А. Сатин. Именно ему директор Сидора предложил возглавить третью группу заводчан, которая отправлялась в США для закупки оборудования. Александр Федосеевич представил кандидатуру Сатина руководству, доложив о его производственных заслугах и работе по формированию заявок. В итоге В.А. Сатину были предоставлены исключительные полномочия. По прибытии в США он обосновался в Амторге (Советском торговом представительстве), вёл переговоры с различными фирмами, заключал от имени Амторга контракты и следил за поставками оборудования. Опыт и знания В.А. Сатина, его инициативность сыграли исключительную роль в получении заводом самого нужного и первоклассного оборудования в очень короткие сроки. Позднее П.А. Воронин вспоминал, что Сидора «очень угадал с Сатиным и нашёл в его лице надёжного единомышленника».



Один из первых Валти, изготовленных на ГАЗ № 1.

Вскоре на заводе развернулась работа по подготовке выпуска самолёта Валти. Конструкторский отдел занялся запуском чертежей в производство. Одновременно в цехах шла установка нового оборудования. Большая часть его была получена для заготовительно-штамповочных работ: гибочные прессы, роliko-гибочные станки, механические ножницы, посадочные станки, фрезерные станки для пакетов, ленточные пилы и т.п. Это оборудование было закуплено для изготовления машины Валти, но фактически оно перевооружило заготовительно-штамповочное производство на многие годы вперёд. Некоторые станки и прессы продолжали эксплуатировать на заводе «Прогресс» в период создания ракетной техники.

В связи с таким масштабным оснащением на предприятии появился ряд новых подразделений. А.Ф. Сидора понимал, что существующая структура производства не соответствует процессу изготовления нового изделия, поэтому провёл комплекс реорганизационных мероприятий. Так, из медницкого цеха была выделена штамповочная мастерская и на её базе создан штамповочный цех. Для изготовления металлических агрегатов самолёта Валти был организован агрегатно-сборочный клепальный цех. В связи с принятием на вооружение завода многообразной новой техники и технологий был создан технологический отдел завода. В тот же период в составе предприятия появился кузнечный цех.

Освоение производства машин Валти явилось началом широкого использования новой техники и технологии для изготовления самолётов, спроектированных отечественными конструкторскими бюро. Более того, эта технология стала активно развиваться далее. Для новых модификаций отечественных самолётов проектировалось уже оригинальное оборудование и средства оснащения, разработанные специалистами Государственного авиационного завода № 1. Таким образом, американская технология послужила толчком для развития собственных творческих сил предприятия. Выход завода на мировой уровень производства самолётов навсегда связан с именем директора Александра Федосеевича Сидоры.

Серийный самолёт Валти в составе Аэрофлота





# ДИРЕКТОР «ИЗ НАШИХ»

## Воронин Павел Андреевич

Директор Государственного авиационного завода № 1 имени Авиахима, 1938-1940 гг.

**П**авел Андреевич Воронин возглавил Государственный авиационный завод № 1 в 1938 году. Он стал первым директором, назначенным из работников предприятия. Павел Андреевич поступил на завод в 1920 году учеником слесаря. Без отрыва от производства окончил вечерний техникум, а потом машиностроительный институт имени И.И. Лепсе. Работал мастером, начальником цеха. В 1937 году он возглавил одну из групп заводских специалистов, командированных в США для изучения авиационного производства. Недаром после его назначения руководителем предприятия, рабочие между собой называли Воронина «директор «из наших»».

Деятельность П.А. Воронина на новой должности началась с выполнения особо важного задания правительства страны. В 1938 году конструктор Н.Н. Поликарпов спроектировал новый самолёт в развитие типа И-15 – истребитель И-153 «Чайка» с убирающимися шасси. Эта машина развивала скорость 443 км/час (почти на 100 км/час больше, чем И-15) и имела усиленное вооружение. Впервые на советском истребителе лётчик был защищён бронеспинкой. Производство

самолёта было поручено Государственному авиационному заводу № 1. В связи с напряжённой международной обстановкой, вызванной агрессией Японии на Дальнем Востоке, на завод приезжали члены правительства М.И. Калинин и К.Е. Ворошилов для выяснения возможности выпуска сотни боевых машин И-153 в кратчайший срок. Поэтому серийное производство этих самолётов было на особом контроле.

Одной из трудностей при производстве И-153 стало изготовление нового убирающегося шасси. Первое время цех, в котором делали шасси, не справлялся с планом выпуска продукции и фактически тормозил всё производство. Директор П.А. Воронин жёстко поставил вопрос о недопустимости подобного отношения к выполнению задания правительства. Тем не менее Павел Андреевич не решался на крайние меры, так как много лет работал с людьми, входившими в руководство цеха. Но интересы дела и защита Родины от вражеской агрессии были важнее сохранения дружеских отношений. Директор полностью сменил руководство цеха по изготовлению шасси. Новому



начальнику цеха П.С. Романову при всемерной поддержке Воронина удалось организовать бесперебойный выпуск шасси путём оптимизации производственных процессов и введения специального премиального положения.

В цехе сборки истребителей И-153 работа шла днём и ночью. Люди работали бесшумно, не уходили из цеха, пока не выполняли полученные задания, превышавшие обычную норму в несколько раз. Тогда Павел Андреевич Воронин применил нестандартный подход. Для подбадривания людей ночью в цехе разносили по рабочим местам чай с бутербродами. На антресолях играл заводской духовой оркестр.

Большая работа выпала и на долю серийно-конструкторского отдела завода. Его сотрудникам приходилось решать конструктивные вопросы и устранять неувязки в чертежах непосредственно по ходу изготовления машин. По приказу директора отдел был усилен лучшими цеховыми технологами.

Большим шагом вперёд в плане улучшения организации производства стало создание в 1938 году отдела проектирования оснастки. Необходимость для завода такого подразделения Воронин отстаивал перед руководством авиационной промышленности. Отдел успешно решал задачи освоения производства новых изделий, при изготовлении которых требовалась единая и совершенная система оснащения и в то же время быстрота, оперативность при изготовлении оснастки. Была осуществлена централизованная проработка технологии изготовления самолёта И-153 для обеспечения взаимосвязанных технологических процессов и средств оснащения. Элементарная детальная технология с её оснащением осталась в ведении цеховых технологических бюро в соответствии с закреплённой номенклатурой деталей. Для изготовления мелкой оснастки в цехах имелись мастерские ПРИН (приспособлений и инструмента). Таким образом, весь процесс подготовки производства расчленился на ряд сложных и простых задач, решение которых велось одновременно многими заводскими службами, цехами и мастерскими.

Воронин очень хорошо разбирался в людях и

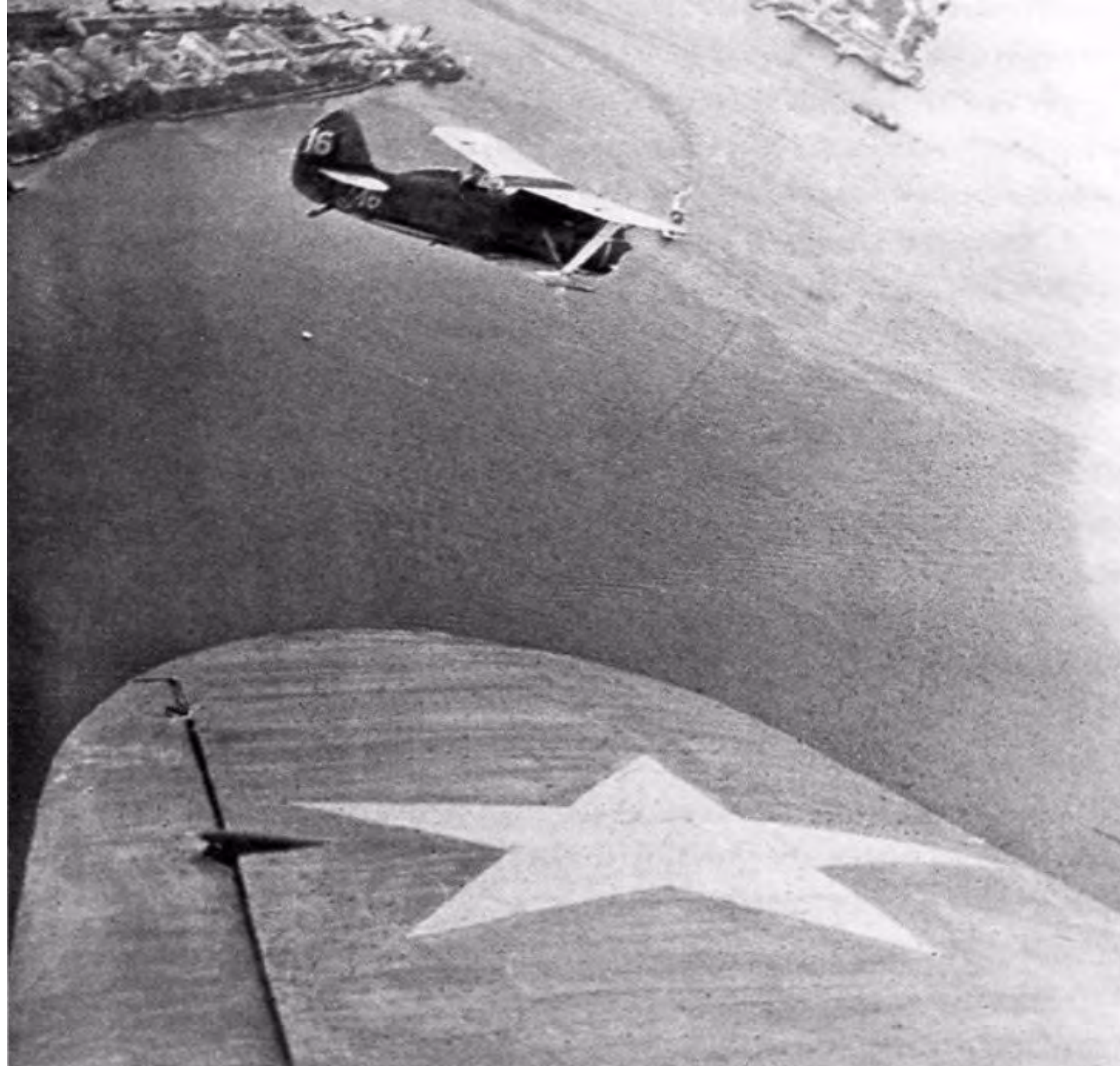
выдвигал их на руководящие должности, отмечая их деловые качества. Так, в июле 1938 года на Государственном авиационном заводе № 1 подготовку производства возглавил главный технолог, заместитель главного инженера завода В.Я. Литвинов. Одной из первых значительных работ под его руководством стала разработка и внедрение сборно-разборных конструкций сборочных ступеней с унифицированными элементами многократного применения. До этого ступени делались сварные из балок и швеллеров. Перестроить их под другой агрегат, другое изделие было невозможно, и после использования на одном изделии они шли в металлолом. Новые ступени стали изготавливаться из унифицированных элементов, главными из которых были литые стандартные соединительные узлы и блоки. Связи между блоками стали делаться из труб. Это дало возможность резко сократить циклы изготовления ступеней под новое изделие с использованием унифицированных элементов и труб и получить значительную экономию труда и металла.

Директор П.А. Воронин был первым из руководителей предприятий авиационной промышленности, кто реализовал те скрытые возможности по дальнейшему



Истребитель И-153 «Чайка» на аэродроме ГАЗ № 1





совершенствованию системы производства, которые были связаны с работой службы главного технолога. В это время приобрела большое значение функция главного технолога по расцеховке (распределению работ между имеющимися цехами завода), разработке предложений по реорганизации и реконструкции цехов, созданию новых производств, цехов, участков, приобретению нового оборудования. Централизация всей системы подготовки производства под руководством главного технолога завода привела к тому, что и все вопросы технического руководства так или иначе стали прорабатываться главным технологом и затем утверждаться главным инженером завода.

Выпуск истребителей И-153 стал первой пробой новой организации производства самолётов отечественной конструкции. Предприятие успешно выполнило задание правительства. Построенные заводом истребители И-153 пришлось, что называется, «ко времени». В мае 1939 года японские захватчики вторглись на территорию Монгольской Народной Республики в районе реки Халхин-Гол. Против них по договору с Монголией были задействованы советские войска. В воздушные бои против японских бомбардировщиков и истребителей вступили сначала наши истребители И-15, И-16 и, наконец, в июле 1939 года – И-153, только что прибывшие к месту сражений. Самолёты производства Государственного авиационного завода № 1 на Халхин-Гол сопровождала группа работников предприятия, в формировании которой личное участие принимал директор П.А. Воронин. Во главе заводских специалистов был поставлен ведущий конструктор А.Т. Карев. Мастер П.В. Вихорев из отдела эксплуатации и ремонта обучал военных техников сборке и разборке самолётов и правилам эксплуатации изделий. Заводской лётчик-испытатель Алексей Давыдов облётывал и сдавал самолёты представителям военной приёмки прямо на прифронтовом аэродроме. Использование истребительной авиации сыграло большую роль в победе над японскими милитаристами на реке Халхин-Гол. Большая часть боевых машин, участвовавших в войне с Японией, была изготовлена в цехах Государственного авиационного завода № 1. В 1939-1940 годы завод

выпустил более 3300 самолётов И-153 «Чайка». Под руководством Павла Андреевича Воронина завод превратился в мощную универсальную производственную площадку, на которой в короткий срок можно было освоить серийный выпуск практически любого нового истребителя.

Директор Воронин понимал, что для развития предприятия большое значение имеет расширение опытного производства. Он ходатайствовал перед руководством авиапромышленности о передаче заводу работ по освоению, как бы сейчас сказали, инновационных разработок в области авиационной техники. Результатом этой инициативы стало создание совместно с группой конструктора И.А. Меркулова экспериментального самолёта с прямоточным воздушно-реактивным двигателем (ПВРД). Двигатели конструкции Меркулова установили на истребителе И-15 «бис» в 1939 году. Тогда же начались лётные испытания, в которых участвовали заводские лётчики-испытатели: Логинов, Жуков, Сопозко, Давыдов. Это были первые в мире полёты самолёта с ПВРД. Реактивные двигатели в данном случае играли роль ускорителей и включались на краткие периоды времени при необходимости догнать противника или для набора большой высоты. Игорь Алексеевич Меркулов вспоминал, что на одном из совещаний в Наркомате авиационной промышленности встал вопрос о закрытии темы ПВРД: «Работа, которой я решил посвятить жизнь, была бы «на корню» загублена, если бы не директор ГАЗ № 1 П.А. Воронин. На свой страх и риск он дал возможность продолжать эти разработки».

В 1940 году по инициативе Воронина и при поддержке Наркомата авиапромышленности на заводе № 1 был организован опытно-конструкторский отдел для разработки высотного скоростного истребителя, способного противостоять немецкому самолёту Me-109E. Новый отдел возглавили конструкторы А.И. Микоян и М.И. Гуревич. Результатом их работы стало создание самолёта МиГ-1. Но всё это произошло при другом директоре. В 1940 году Павел Андреевич Воронин был назначен заместителем наркома авиационной промышленности СССР.



Эскадрилья серийных  
«Чаяк» производства ГАЗ  
№ 1



Оркестр работников  
Государственного  
авиационного завода  
№ 1





# «ОН ПЕРЕВЁЛ ЗАВОД НА МОНОПЛАНЫ»

## Дементьев Пётр Васильевич

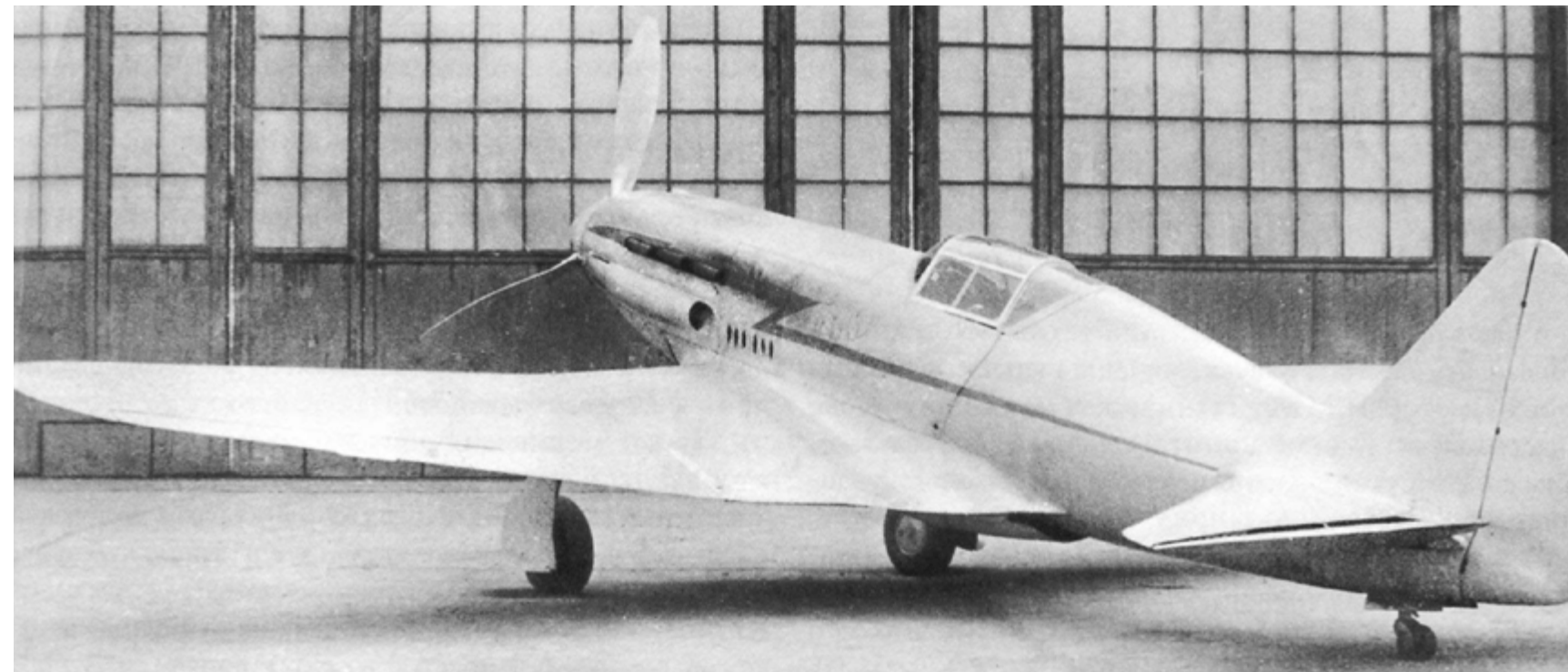
Директор  
Государственного  
авиационного завода  
№ 1 имени Авиахима,  
1940-1941 гг.

**В** 1940 году директором Государственного авиационного завода № 1 был назначен Пётр Васильевич Дементьев, который ранее работал главным инженером предприятия. В это время на Государственном авиационном заводе № 1 почти прекратился выпуск истребителей по устаревшей схеме «биплан» и началась подготовка производства нового самолёта МиГ-1 по схеме «моноплан», разработанного в ОКБ А.И. Микояна и М.И. Гуревича. Это конструкторское бюро было образовано в 1939 году и располагалось на территории предприятия. Самолёт предназначался для использования в качестве скоростного высотного истребителя. Разработчики представили оригинальную компоновку изделия. В основу конструкции МиГ-1 было положено чёткое разделение изделия на законченные конструктивные и производственные агрегаты. Отъёмные консоли, разъёмный фюзеляж и одностоечное шасси с простой кинематикой позволяли обеспечить параллельную сборку агрегатов на разных стендах и удобную сборку на конвейере. Это открывало широкие возможности

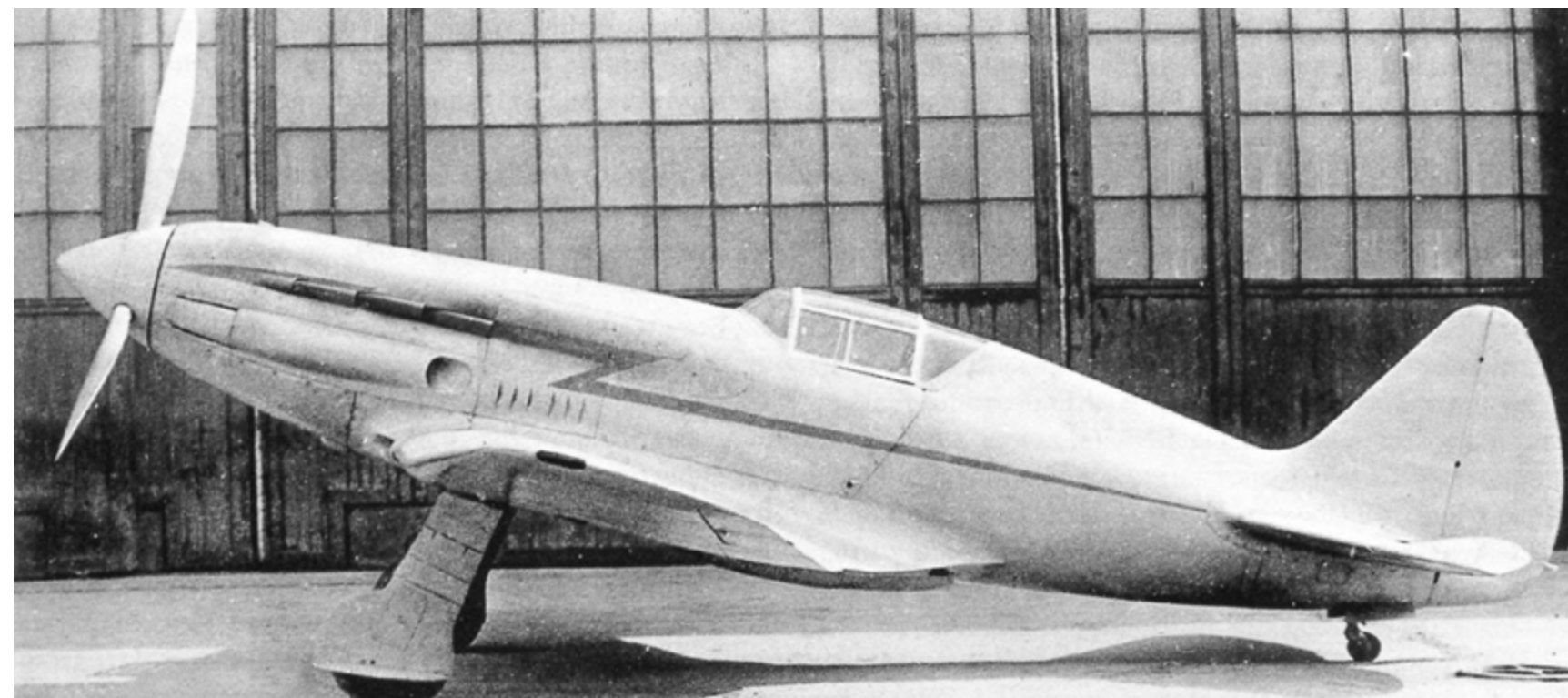
для массового производства с эффективным использованием заводских площадей. Небольшое количество простых соединений позволяло легко и быстро заменять неисправные узлы и агрегаты даже в полевых условиях.

П.В. Дементьев ещё в должности главного инженера прорабатывал со специалистами предприятия вопросы подготовки серийного выпуска нового истребителя. Поэтому, став директором завода, он предложил максимально упростить производственные процессы путём применения литья и горячей штамповки, а также внедрения плазово-шаблонного метода.

Макет истребителя МиГ-1 был рассмотрен и утверждён в конце 1939 года, а в 1940 году на предприятии приступили к разработке и изготовлению рабочих чертежей. Директор Дементьев и главный конструктор Микоян представили руководству авиапромышленности оригинальный подход к созданию новой машины и получили разрешение на его применение под свою личную ответственность. Суть данного подхода заключалась в том, что проектирование машины совместили с отработкой на технологичность



Истребитель МиГ-1 в  
цехе ГАЗ № 1





и подготовкой производства, благодаря чему удалось сэкономить много времени. Рядом с конструкторами самолёта были организованы рабочие места технологов и конструкторов по оснастке. Они работали совместно, начиная с разработки схем агрегатов МиГ-1. Одновременно разрабатывалась технология на изготовление и сборку агрегата, конструкции и чертежи крупной стапельной оснастки и оснастки для изготовления сложных деталей. Это позволило резко сократить цикл освоения изделия и обеспечить массовый выпуск МиГ-1 в рекордно короткие сроки.

Подобная организация подготовки производства новых самолётов была успешно применена на Государственном авиационном заводе № 1 впервые в отечественной авиапромышленности и послужила примером для других заводов и ОКБ.

По указанию П.В. Дементьева технологическими службами предприятия в сжатые сроки был внедрён в производство плазово-шаблонный

метод. Его суть состояла в изготовлении плазовых чертежей контуров (обводов) агрегатов в натуральную величину, снятии с них шаблонов и изготовлении деталей по шаблонам. Этот метод стал основой взаимозаменяемости деталей агрегатов самолёта, изготавливаемых из листового и профильного металла. Для производства плазов и шаблонов была создана специальная мастерская. Применение плазово-шаблонного метода сократило общее количество чертежей, что позволило завершить всю графическую работу уже к весне 1940 года.

Совместная работа специалистов Государственного авиационного завода № 1 с конструкторским коллективом А.И. Микояна по подготовке производства самолёта МиГ-1 получила положительную оценку на заседании Коллегии Наркомата Авиационной Промышленности (НКАП). Специальным приказом НКАП в марте 1940 года главному конструктору

Серийный МиГ-1 на заводском аэродроме



Заводской лётчик-испытатель истребителя МиГ-1 А.Н. Екатов



А.И. Микояну и директору завода П.В. Дементьеву поручили постройку первых экземпляров нового истребителя.

Первая лётная машина была закончена в производстве и передана на заводские испытания в конце марта 1940 года. Ответственными за их проведение директор Дементьев назначил «самых опытных и проверенных специалистов» – ведущего инженера

А.Г. Брунова и лётчика-испытателя завода А.Н. Екатова. Зафиксированные в процессе испытаний характеристики МиГ-1 совпадали с аэродинамическим расчётом и соответствовали почти всем предъявляемым тактико-техническим требованиям. Пётр Васильевич выступил с отчётом на заседании НКАП, где заявил о готовности Государственного авиационного завода № 1 к массовому выпуску истребителей ОКБ Микояна и Гуревича. В итоге ещё до окончания

заводских испытаний решением Комитета Обороны в мае 1940 года новый истребитель был запущен в серийное производство.

В сентябре после окончания государственных испытаний на заседании технического совета при НИИ ВВС ведущий лётчик-испытатель С.П. Супрун отметил, что МиГ-1 «является самым доведённым самолётом при поступлении его на испытания, которые опытный самолёт прошёл хорошо». Он стал единственным на тот момент истребителем, прошедшим государственные испытания с первого раза. Большой успех для предприятия и его директора П.В. Дементьева! Более того, за время заводских и государственных испытаний не было потеряно ни одного самолёта и ни один лётчик не погиб. Всего в 1940 году было построено 100 экземпляров МиГ-1. К.Е. Ворошилов на одном из заседаний правительства сказал: «Хорошо, что у нас есть Дементьев – он перевёл первый завод на монопланы!»

Тем не менее, несмотря на хорошие лётные качества новой машины, в процессе испытаний были выявлены и недостатки изделия. Работы по их устранению привели к появлению модернизированного истребителя, получившего название МиГ-3 и сменившего в серийном производстве МиГ-1 в декабре 1940 года. Переход на выпуск МиГ-3 шёл относительно легко, так как не существовало каких-либо принципиальных отличий в технологии по сравнению с МиГ-1. К тому же внедрённая ранее централизованная система проработки технологических процессов, по словам главного инженера А.Т. Третьякова, позволяла наладить выпуск «авиационной техники самых сложных конструкций». Под руководством П.В. Дементьева до конца 1940 года. Государственный авиационный завод № 1 выпустил 20 самолётов МиГ-3. Приказом НКАП была установлена программа выпуска этих истребителей на 1941 год. В соответствии с ней предприятие должно было обеспечить выпуск 3500 самолётов. Но серийное производство МиГ-3 легло на плечи нового директора – Анатолия Тихоновича Третьякова. В начале 1941 года Пётр Васильевич Дементьев был назначен первым заместителем народного комиссара авиационной промышленности СССР.

Выклейка обшивки самолёта, ГАЗ № 1





# «СТАЛЬНОЙ ДИРЕКТОР»

## Третьяков Анатолий Тихонович

Директор  
Государственного  
авиационного завода  
№ 1 имени И.В. Сталина,  
1941-1944 гг.

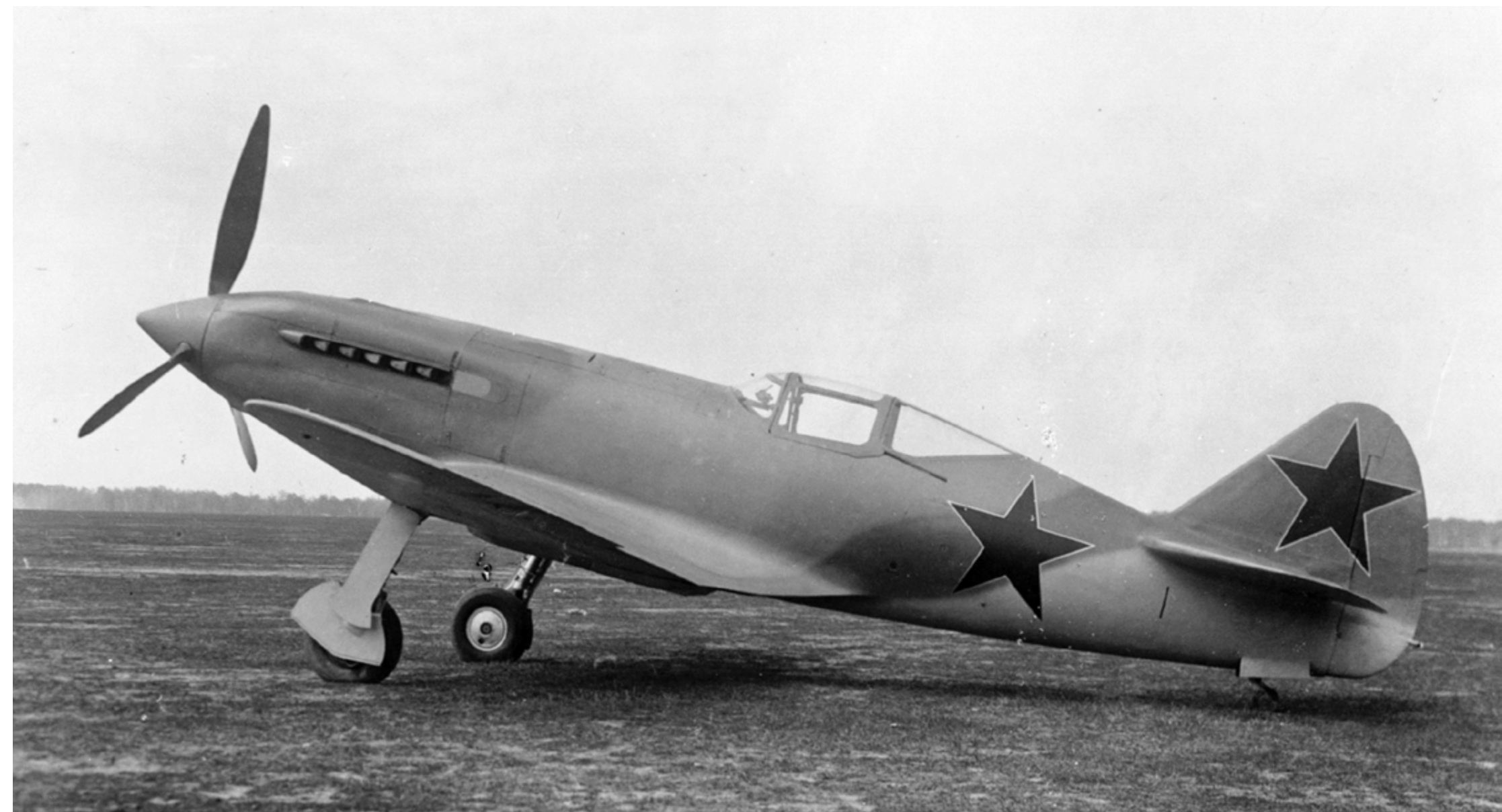
**А**натолий Тихонович Третьяков был назначен директором ГАЗ № 1 в начале 1941 года, когда на предприятии полным ходом шло освоение производства новейшего высотного истребителя МиГ-3. Правительством страны была поставлена задача: обеспечить участие боевых машин в военном параде 1 мая 1941 года. Но заводские испытания изделия шли трудно – сказывались недостатки конструкции двигателя и системы управления. К сожалению, не обошлось без трагедии. В марте погиб один из лучших лётчиков-испытателей ГАЗ № 1 А.Н. Екатов. Начало серийного производства МиГ-3 могло быть отложено на неопределённое время. Исправить ситуацию удалось благодаря большому производственному опыту Третьякова. Ко времени назначения на должность директора за его плечами было почти 20 лет работы на Государственном авиационном заводе № 1. Конструктор, заведующий бюро технологических процессов, заведующий плановым отделом, главный инженер – он знал авиационное производство до мельчайших деталей. А.Т. Третьяков организовал в цехах специальные

комиссии, состоявшие из инженеров, технологов и рабочих завода с участием представителей главного конструктора изделия и предприятий-смежников. Все согласования конструктивных и технологических изменений проходили на месте сборки. В итоге необходимые доработки стали выполняться в кратчайшие сроки, и уже в середине апреля к параду подготовили звено новых самолётов. Появление в небе новых скоростных истребителей произвело большое впечатление на иностранных военных атташе.

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. Серийное производство истребителей МиГ-3 шло в тяжёлых условиях военного времени, но выпуск самолётов не прекращался и во время бомбёжек. Работа шла круглосуточно и в августе 1941-го предприятию удалось довести выпуск до 20 машин в сутки. Это стало возможным благодаря таланту и решительности директора ГАЗ № 1. Под его руководством была усовершенствована существующая система поточного производства и внедрён первый в отечественной авиапромышленности конвейер. Всего в первые



МиГ-3 на заводском аэродроме в последние мирные дни, 1941 год





месяцы войны заводом выпущено более 3000 истребителей МиГ-3. Анатолия Тихоновича Третьякова можно по праву назвать одним из организаторов массового производства отечественных самолётов. В сентябре 1941 года за выполнение задания правительства по производству новой авиационной техники А.Т. Третьяков первым из руководителей предприятий страны был удостоен звания Героя Социалистического Труда.

Потом была эвакуация предприятия на новую площадку в октябре 1941-го в Куйбышев и приказ взорвать завод. Но Третьяков под личную ответственность откладывал исполнение приказа, и, когда стало ясно, что немцы остановлены на подступах к Москве, поступило распоряжение руководства: «Уничтожение завода отменить!» Производственные корпуса были сохранены, и вскоре здесь организовали новый авиационный завод № 30. Это был подвиг директора А.Т. Третьякова.

Под руководством Анатолия Тихоновича на куйбышевской площадке всего за три

месяца было освоено серийное производство легендарных штурмовиков Ил-2. На новом месте, в недостроенных корпусах, при катастрофической нехватке материалов и сырья осуществлялся бесперебойный выпуск боевых машин – настоящий подвиг, главным героем которого Анатолий Тихонович всегда считал человека труда. К концу 1943 года производство штурмовиков на Государственном авиационном заводе № 1 достигло 16 изделий в сутки, на фронт отправлено более 11000 самолётов.

Интересы дела для Третьякова всегда были на первом месте. Он не боялся проявлять инициативу, если речь шла о повышении боевых характеристик изделия. Так, осенью 1942 года он обеспечил создание первого звена штурмовиков Ил-2 с кабиной стрелка-радиста. Анатолий Тихонович решился на этот шаг, пойдя навстречу многочисленным просьбам командующих фронтами. Изготовление двухместного штурмовика состоялось в обход запрета главного конструктора С.В. Ильюшина на самостоятельную доработку самолёта. Но Третьякову удалось отстоять свою инициативу перед Верховным

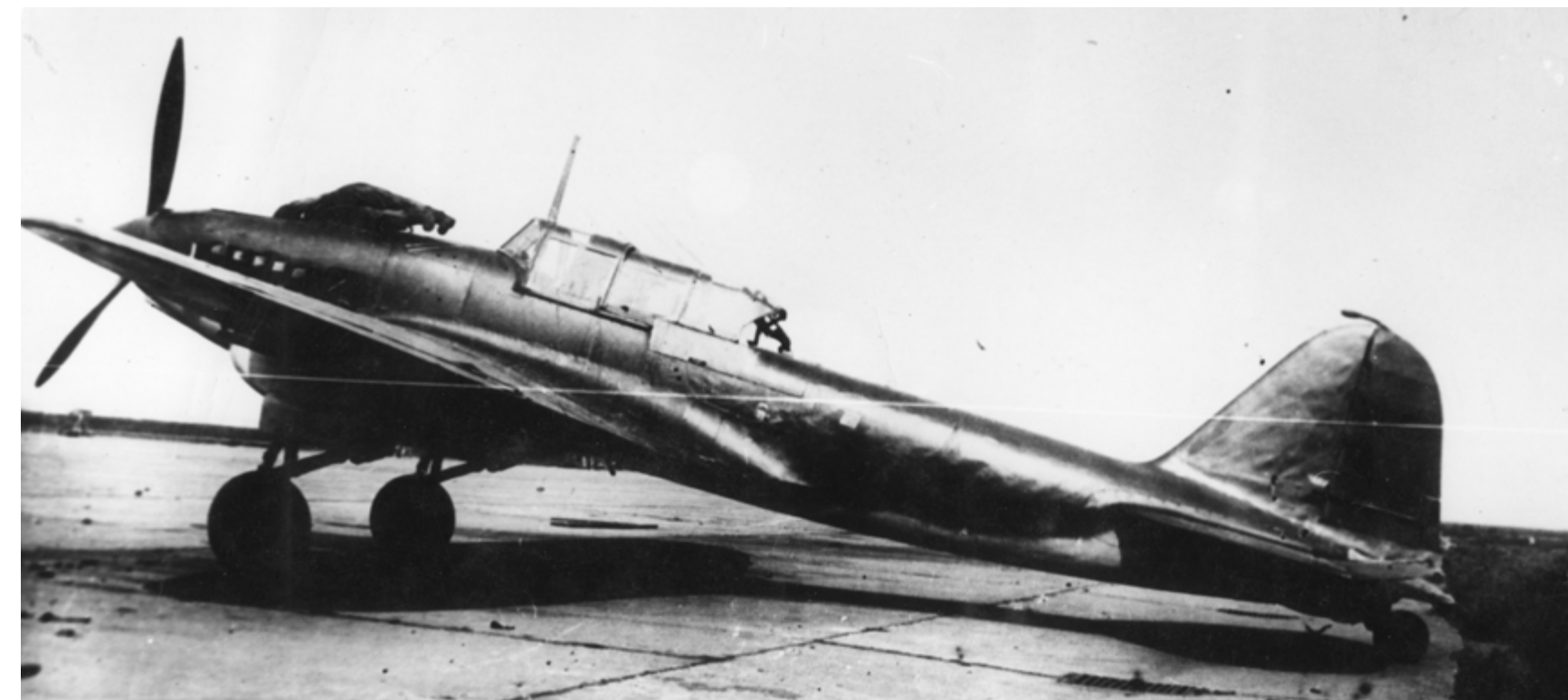
главнокомандующим, и эти машины участвовали в боях на Калининском фронте.

Прекрасный организатор производства, волевой и мужественный человек, А.Т. Третьяков пользовался заслуженным уважением у работников завода. Нередко успешная деятельность предприятия под его руководством ставилась в пример другим руководителям на совещаниях в наркомате авиационной промышленности. На жизнь Анатолия Тихоновича трижды покушались вражеские диверсанты, его имя было в списке личных врагов Адольфа Гитлера. Посетивший завод в 1942 году представитель президента США У. Уилки назвал Третьякова «стальным директором». Потому не случайно, что в 1944 году И.В. Сталин лично утвердил кандидатуру А.Т. Третьякова на должность директора авиационного завода № 23 в Филях, где необходимо было срочно организовать производство нового бомбардировщика Ту-2. Анатолий Тихонович прекрасно справился с возложенной на него задачей. Позднее он возглавлял другие предприятия авиационной промышленности, работал на руководящих должностях в министерстве.



Выгрузка оборудования на новой площадке. Куйбышев, станция «Безымянка», октябрь 1941 года

Высотный истребитель МиГ-3 перед испытательным полётом, 1941 год



Двухместный Ил-2. Вариант компоновки кабины стрелка, предложенный серийно-конструкторским отделом ГАЗ № 1, осень 1942 года



Эскадрилья  
истребителей МиГ-3 в  
дни обороны Москвы,  
1941 год



Штурмовики Ил-2 в  
сборочном цехе ГАЗ  
№ 1. Куйбышев, 1942 год





Члены комсомольской  
фронтальной бригады  
у самолёта Ил-2,  
собранный в подарок  
фронту к XXV-летию  
ВЛКСМ, осень 1943 года



Директор А.Т. Третьяков  
(четвёртый слева) среди  
лётчиков-штурмовиков,  
прибывших с фронта,  
1943 год





# ВЫДАЮЩИЙСЯ ОРГАНИЗАТОР ПРОИЗВОДСТВА

## Литвинов Виктор Яковлевич

Директор  
Государственного  
авиационного завода  
№ 1 имени И.В. Сталина,  
директор завода  
«Прогресс», 1944-1962 гг.

**В** 1944 году директором Государственного авиационного завода № 1 (ГАЗ № 1) стал Виктор Яковлевич Литвинов. Он пришёл на завод в 1930 году после окончания Таганрогского индустриального техникума. Свой трудовой путь Виктор Яковлевич начал в должности техника-конструктора слесарно-сборочного цеха. Молодой специалист организовал первую на заводе хозрасчётную бригаду конструкторов по проектированию оснастки. В дальнейшем по инициативе Литвинова и при его непосредственном участии неоднократно проводились мероприятия по совершенствованию технологии производства самолётов. Поэтому не случайно, что в 1939 году Виктора Яковлевича назначили главным технологом завода. Во многом благодаря предложенному Литвиновым новому методу конвейерной сборки предприятие накануне войны перешло на производство самолётов по суточному графику. В начале 1941 года он становится главным инженером ГАЗ № 1. С началом Великой Отечественной войны Виктор Яковлевич по заданию директора А.Т. Третьякова всего за месяц осуществил

реорганизацию производства, что позволило почти в два раза увеличить выпуск истребителей МиГ-3. В октябре 1941-го главному инженеру В.Я. Литвинову было поручено эвакуировать завод из Москвы в Куйбышев. Демонтаж, перевоз личного состава и оборудования, его монтаж на новой площадке были проведены в небывало короткий срок. Уже 28 октября Государственный авиационный завод № 1 приступил к производству МиГ-3 на новой площадке, а к концу 1941 года коллектив предприятия освоил выпуск штурмовиков Ил-2. В годы войны главным инженером В.Я. Литвиновым было возрождено конвейерное производство. А в 1943 году под его руководством сконструированы постоянные каркасы ступеней со сменной оснасткой для изготовления металлических крыльев Ил-2.

Виктор Яковлевич возглавил завод в 1944 году, когда предприятие стало выпускать модернизированные штурмовики Ил-10. Под его руководством были проведены мероприятия по внесению изменений в процесс сборки нового изделия. Так, была внедрена обработка стыковочных баз центроплана в стапеле, что



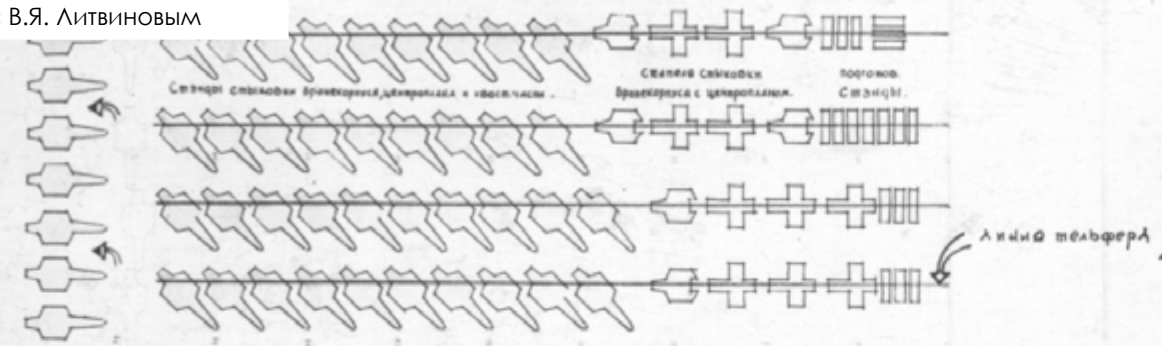
Один из первых серийных штурмовиков Ил-10, 1944 год



Цех предварительной сборки «летающих танков» ГАЗ № 1



Схема конвейерной сборки, предложенная группой заводских специалистов во главе с В.Я. Литвиновым

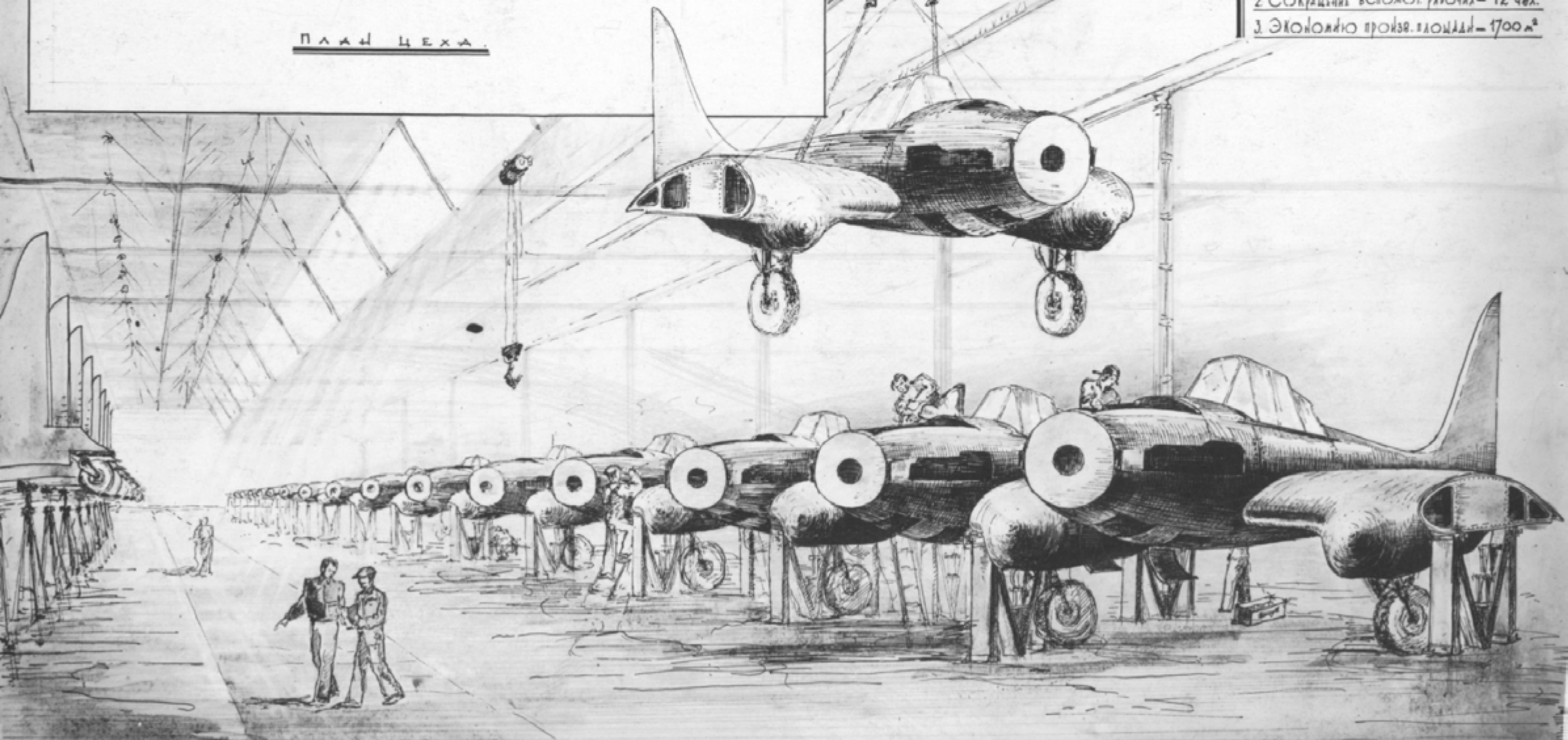


П Л А Н Ц Е Х А

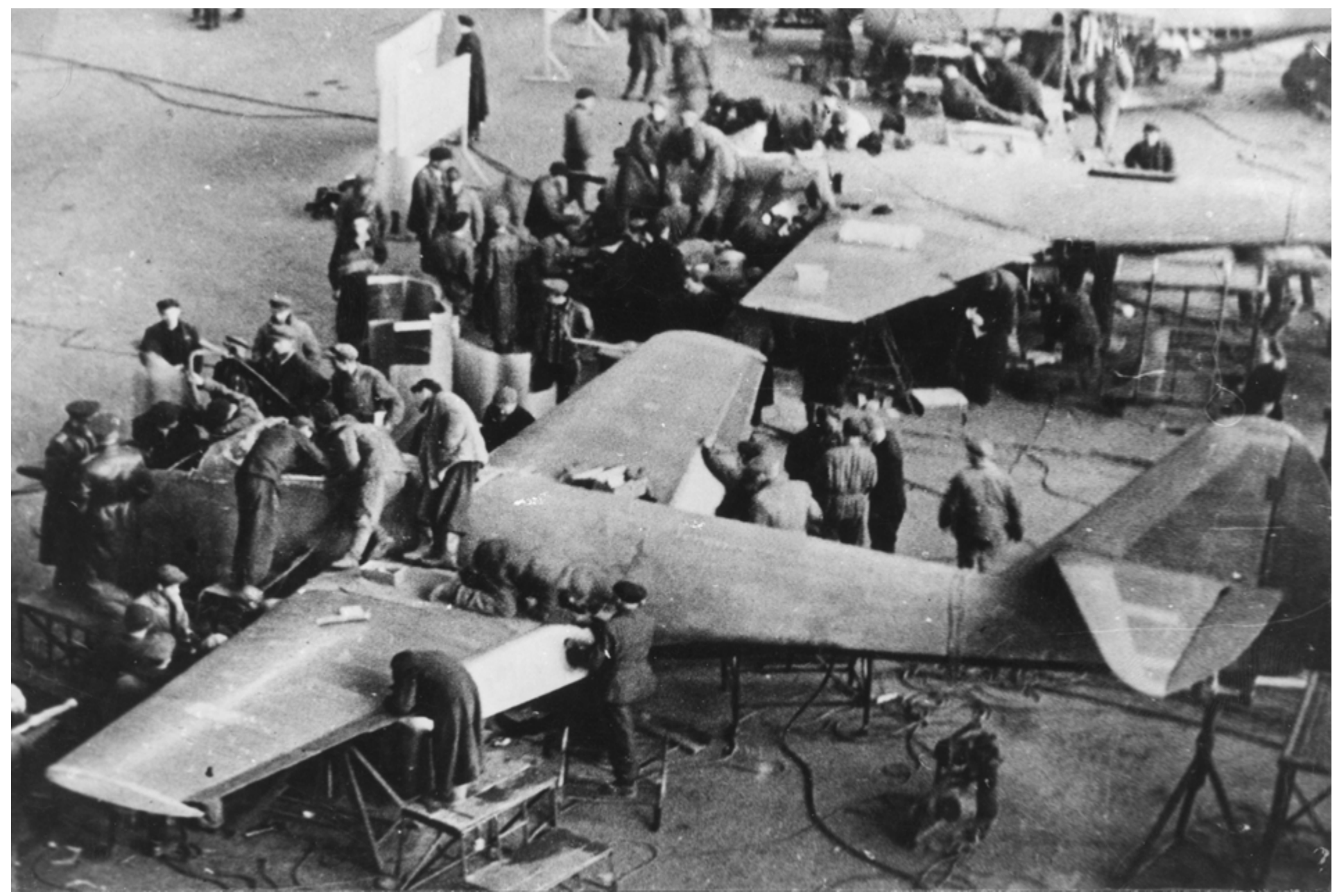
## ЦЕХ П РЕДВАРИТЕЛЬНОЙ СБОРКИ.

Помощью организации предварительной сборки машины обеспечила организационный порядок в цехе и дали:

1. Снижение трудоемкости — 22 часа.
2. Сокращение в сложное участки — 12 чел.
3. Экономия произв. площади — 1700 м<sup>2</sup>.



Сборка первых отечественных реактивных истребителей МиГ-9 на Государственном авиационном заводе № 1, 1946 год





МиГ-9 на заводском аэродроме



МиГ-15 производства ГАЗ № 1 перед испытательным полётом



обеспечило простую стыковку отъёмной части крыла и бронекорпуса с центропланом самолёта; внедрён новый способ установки обтекателя шасси на центроплан; разработан и внедрён стапель для разделки отверстий в стыковых узлах крыла изделия; освоен уникальный метод проверки бомбового вооружения на штурмовике Ил-10 без подвески макетных бомб и др. Данные мероприятия позволили снизить трудоёмкость и улучшить качество выпускаемой продукции. В годы войны заводом было произведено 1225 самолётов Ил-10. Штурмовики производства Государственного авиационного завода № 1 внесли значительный вклад в победу нашего народа над немецко-фашистскими захватчиками. Каждый шестой фронтовой самолёт был собран в цехах Государственного авиационного завода № 1. Родина высоко оценила труд коллектива предприятия и директора В.Я. Литвинова. В 1945 году завод был награждён орденом Красного Знамени, а Виктору Яковлевичу присвоено звание Героя Социалистического Труда.

После войны коллективу предприятия предстояло решать новые сложные задачи. В 1946 году для участия в военном параде на Красной площади за 40 дней заводчанами были собраны десять первых отечественных реактивных истребителей МиГ-9. В последующие годы Государственный авиационный завод № 1 под руководством В.Я. Литвинова освоил серийное производство самолёта МиГ-15, признанного одним из лучших реактивных истребителей начала 1950-х годов. За успешное освоение этого изделия и внедрение новых технологических процессов директор Литвинов и ещё восемь заводчан стали лауреатами Государственной премии. Истребители МиГ-15 и более совершенные МиГ-17 стали надёжной защитой воздушного пространства нашей страны.

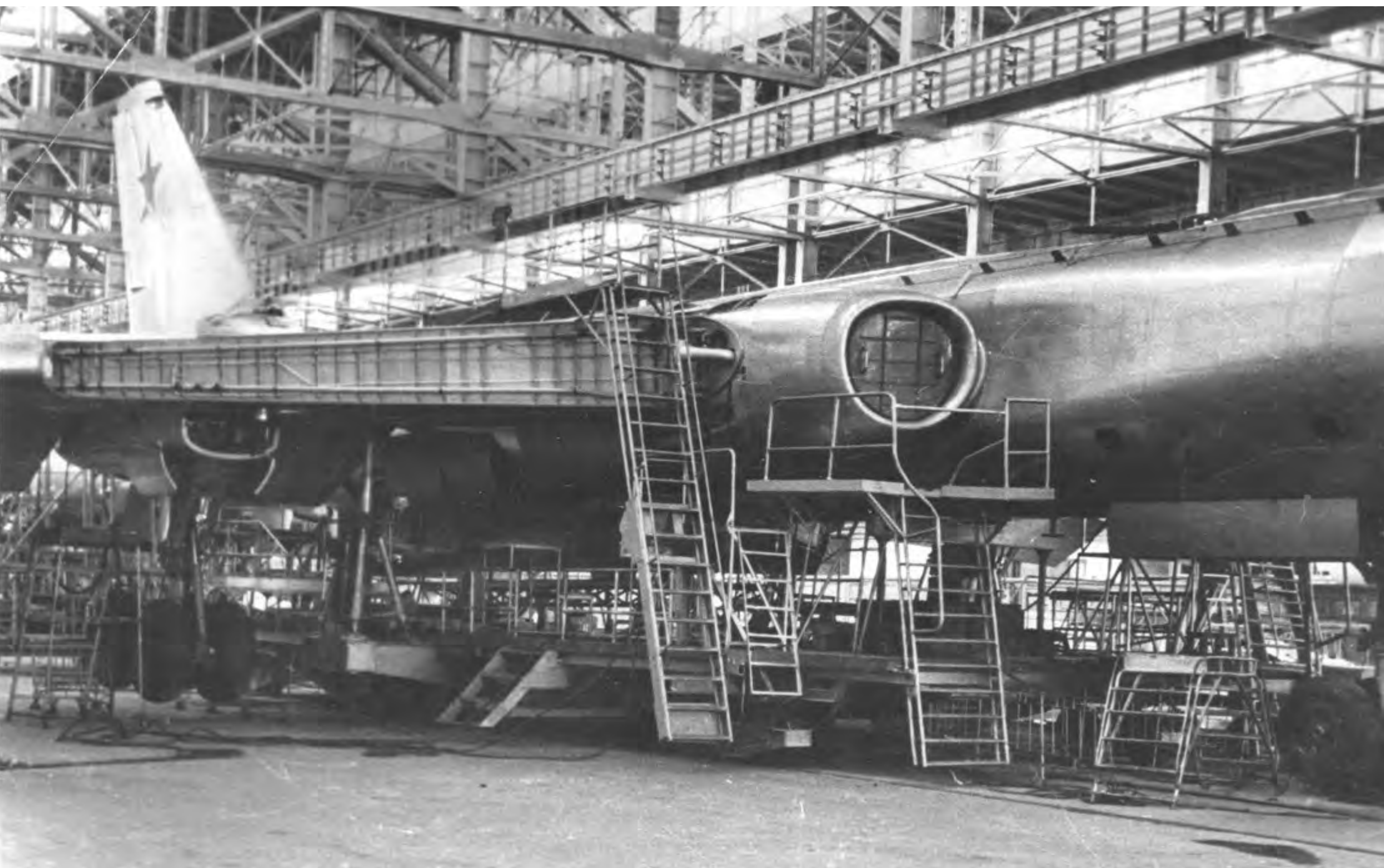
В 1952-1953 годах наряду с истребителями заводом было выпущено 50 бомбардировщиков Ил-28. Это стало хорошей подготовкой к производству нового изделия – стратегического реактивного бомбардировщика Ту-16, способного нести ядерный заряд. Ту-16 был оснащён самым передовым электронным оборудованием того времени. Как вспоминал Виктор Яковлевич, по сложности и объёму работ это был труднейший

Ту-16 производства ГАЗ № 1 во время испытательного полёта





Сборка стратегического бомбардировщика Ту-16



Н.С. Хрущёв и В.Я. Литвинов в цехе сборки ракет Р-7, август 1958 года





заказ в истории Государственного авиационного завода № 1. Самолёту с размахом крыльев 33 метра необходим просторный сборочный цех. Его пришлось фактически строить заново. Производство Ту-16 потребовало коренной реконструкции литейного и приборного цехов, цеха по производству мягких баков. Кроме того, был создан цех входного контроля. В процессе подготовки производства нового изделия освоены новые технологические процессы по обработке крупногабаритных штамповок и профилей, изготовлено множество сложной оснастки. По инициативе В.Я. Литвинова для подготовки рабочих кадров при заводе было открыто техническое училище. Впервые на предприятии организовано обучение рабочих по индивидуальной программе, включающей изготовление образцов деталей, узлов и сборку нового самолёта. Принятые меры по реконструкции и оптимизации производства

позволили менее чем за год выпустить первый экземпляр Ту-16. Его полёт состоялся в сентябре 1954 года. Серийное производство стратегических бомбардировщиков продолжалось до 1960 года.

В январе 1958 года для подготовки серийного производства ракет Р-7 на Государственном авиационном заводе № 1 в Куйбышев прибыл заместитель главного конструктора ОКБ-1 Сергея Павловича Королёва Дмитрий Ильич Козлов. Здесь он обрёл единомышленника в лице директора предприятия Виктора Яковлевича Литвинова. Сложился тандем двух выдающихся личностей, способных решать масштабные задачи в кратчайшие сроки. Всего за несколько месяцев, параллельно с выпуском самолётов, Государственный авиационный завод был перепрофилирован на выпуск ракетной техники. Проведена глобальная реконструкция производства, возведены новые корпуса, освоены новые технологии сварки, сборки и испытаний изделия, организовано обучение рабочих и инженерно-технических работников в подмосковных Подлипках на заводе № 88. Пуск первой серийной «семёрки» 17 февраля 1959 года стал результатом огромной работы коллектива предприятия, и роль организаторов ракетно-космического производства на волжской земле – В.Я. Литвинова и Д.И. Козлова – трудно переоценить. В 1960 году Виктор Яковлевич Литвинов был награждён второй Золотой медалью Героя Социалистического Труда.

12 апреля 1961 года был успешно осуществлён первый полёт человека в космос. Ю.А. Гагарин на корабле «Восток» обогнул Землю за 108 минут. Это событие стало триумфом отечественной науки и промышленности. Первые две ступени «гагаринской» ракеты были изготовлены на куйбышевском заводе «Прогресс» под руководством Литвинова.

Виктор Яковлевич много внимания уделял быту и отдыху заводчан. На месте пустыря, где жили в годы войны в бараках, вырос целый городок самолётостроителей. Многоэтажные жилые дома, Дворец культуры, стадион, фабрика-кухня, пионерские лагеря, дома отдыха, профилактории – вот неполный список построенного в период руководства Литвиновым

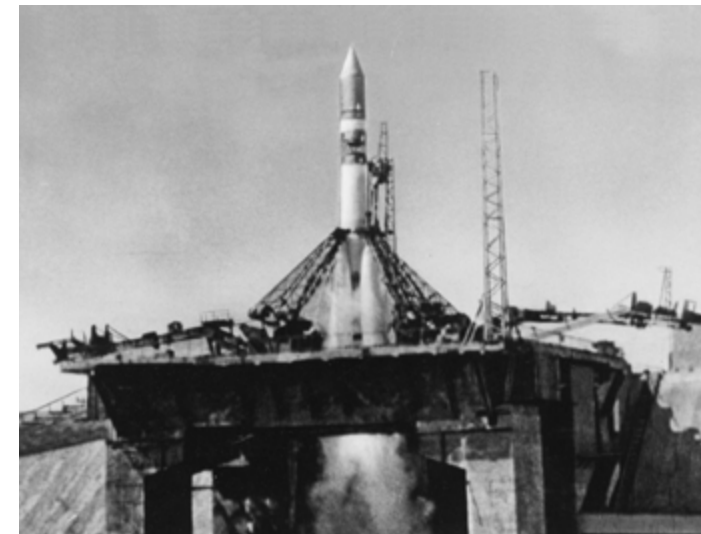
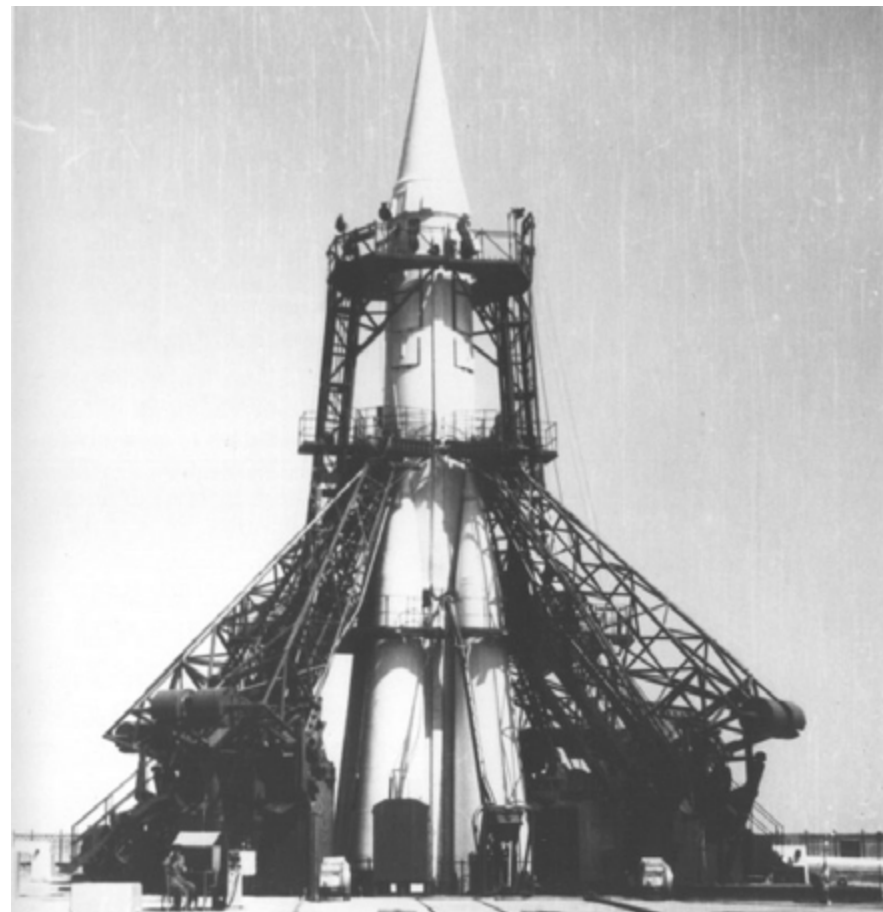
заводом «Прогресс». Большую помощь оказало предприятие в создании техники для сельского хозяйства. Так, по заданию директора заводские специалисты создали приспособление для сушки зерна, освоили производство сеялок. За выпуск машин для сельского хозяйства В.Я. Литвинов был награждён двумя медалями ВДНХ СССР I степени.

В марте 1962 года Виктор Яковлевич был назначен председателем Куйбышевского совнархоза, а затем заместителем председателя Совнархоза Средневолжскогоэкономического района. В 1965 году он стал заместителем министра общего машиностроения. На этой должности Литвинов много сделал для реализации советской лунной программы. Знаменитая сверхтяжёлая ракета-носитель Н-1 изготавливалась в цехах его родного предприятия. Виктор Яковлевич часто посещал завод «Прогресс» и его Байконурский филиал, контролировал ход работ по сборке и испытаниям Н-1. Как позднее говорил Литвинов о заводчанах: «Я верил в каждого из них, знал, что задание правительства будет выполнено!» Он ушёл на заслуженный отдых в 1973-м. Виктора Яковлевича Литвинова не стало в июне 1983 года, но он навсегда остался в памяти ветеранов и сотрудников нашего предприятия.

За выдающиеся заслуги по созданию авиационной и ракетно-космической техники В.Я. Литвинов был удостоен звания дважды героя Социалистического Труда. Он лауреат двух Государственных премий, кавалер четырёх орденов Ленина, награждён многими орденами и медалями.

В память о Викторе Яковлевиче Литвинове на его родине в Таганроге установлен мраморный бюст, в 1984 году его именем названа улица в Куйбышеве (Самаре). В 2002 году Дворцу культуры на площади имени С.М. Кирова в Самаре было присвоено имя В.Я. Литвинова. В 2010 году на территории АО «РКЦ «Прогресс» открыт памятник легендарному директору. С 2017 года имя В.Я. Литвинова носит школа в п. Смышляевке Волжского района Самарской области.

Ракета Р-7 на старте



Пуск ракеты-носителя «Восток». Через несколько минут она выведет на орбиту космический корабль с Юрием Гагариным, 12 апреля 1961 года



Юрий Гагарин на заводском аэродроме после космического полёта, 12 апреля 1961 года



# «В ЛЮБОМ ВОПРОСЕ РАЗБИРАЛСЯ ДО МЕЛОЧЕЙ»

## Абрамов Анатолий Тихонович

Директор завода  
«Прогресс», 1962-1966 гг.

**В** 1962 году директором завода «Прогресс» стал Анатолий Тихонович Абрамов. Он пришёл на предприятие в 1941 году после эвакуации в Куйбышев из Воронежа. Работал конструктором, начальником мастерской, начальником цеха, главным технологом.

В период его руководства продолжалось производство ракет-носителей «Восток», которые выводили на орбиту пилотируемые корабли с нашими легендарными покорителями космоса. Космонавты Андриян Николаев, Павел Попович, Валерий Быковский, первая в мире женщина-космонавт Валентина Терешкова – все они после возвращения на Землю побывали на заводе «Прогресс» и выразили свою благодарность заводчанам за надёжную технику.

С каждым годом росло число различных модификаций ракет-носителей (РН), серийное производство которых осуществлял «Прогресс». РН «Молния» отправляла в космос автоматические межпланетные станции для изучения Луны и Марса. Ракета-носитель «Восход» вывела на орбиту пилотируемый корабль «Восход-2», и космонавт Алексей Леонов впервые в мире

совершил выход в открытый космос. Ракетами «Восток-2» и «Восток-2М» осуществлялись запуски спутников различного назначения.

Под руководством А.Т. Абрамова завод начал производить космические аппараты обзорного наблюдения «Зенит-2». Запуск первого изготовленного «Прогрессом» спутника состоялся 27 сентября 1962 года. Вскоре «объектовая тематика» стала неотъемлемой частью основного производства предприятия.

Важной вехой в жизни «Прогресса» стало участие в создании сверхтяжёлой ракеты-носителя Н-1 для полёта на Луну. При непосредственном участии директора Абрамова заводские специалисты разработали план масштабной реконструкции производства. В короткий срок был построен уникальный высотный корпус, где проводилось макетирование первой и второй ступеней нового изделия, отработка сварки баков, изготовление блока Г. Возведён корпус, где располагались цехи по изготовлению арматуры. С именем Анатолия Тихоновича Абрамова связано строительство монтажно-испытательного корпуса (МИК) на космодроме «Байконур». В 1966 году на его



основе организован постоянно действующий Байконурский филиал завода «Прогресс», которому были поручены эксплуатация МИКа, сборка и испытания поступающих с завода изделий и подготовка их к запуску на стартовых площадках.

Директор Абрамов говорил: «План должен быть – это закон. Если план не можешь выполнить – откорректируй его. Не можешь сделать, иди и докажи». Анатолий Тихонович понимал, что при такой колоссальной загрузке завода невозможно

выполнить в срок задания правительства. Он дважды ездил к первому заместителю Председателя Совета Министров СССР А.Н. Косыгину и сумел доказать необходимость корректировки производственного плана. Министр общего машиностроения СССР С.А. Афанасьев высоко ценил А.Т. Абрамова за профессионализм, ставил в пример другим руководителям предприятий.

Анатолий Тихонович много внимания уделял развитию социальной сферы предприятия:



Выступление  
А.Т. Абрамова на  
производственном  
совещании



строительству жилых домов, детских садов, пионерских лагерей.

По характеру Анатолий Тихонович был очень сдержанным человеком. Бездельников он не любил, о них отзывался очень категорично: «Этот – ничего не понимает!» О человеке думающем, грамотном специалисте говорил: «Голова!» Как директор завода А.Т. Абрамов лично разбирался в любом вопросе до мелочей и только тогда принимал решение. Он был очень ответственным, разгильдяйства не допускал. Вся его критика была строго аргументирована. Анатолий Тихонович никогда не стремился унижить человека за допущенные ошибки, но предлагал пути для исправления ситуации.

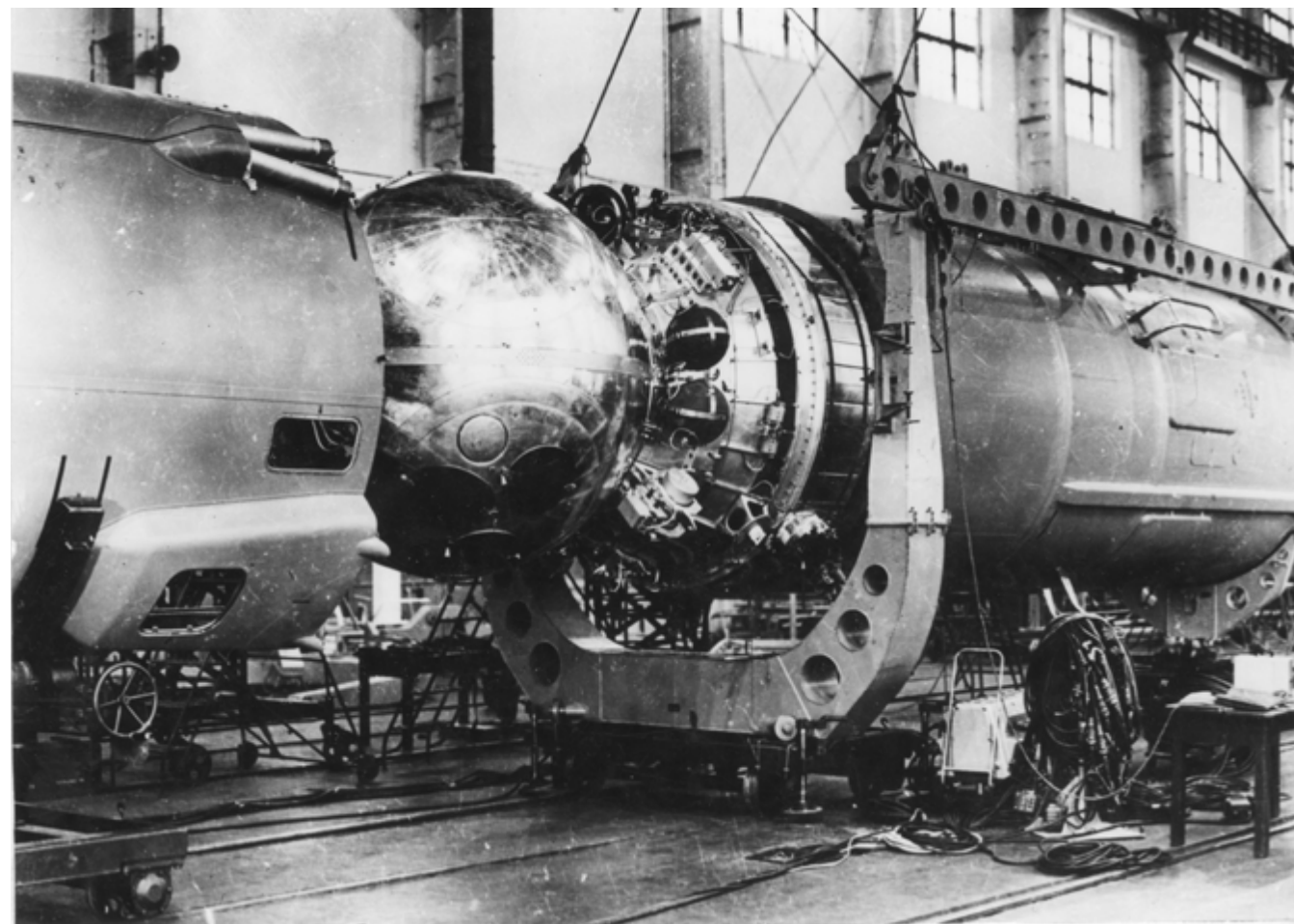
К сожалению, слабое здоровье помешало ему полностью проявить свои организаторские

способности. В мае 1964 года у Анатолия Тихоновича случился инфаркт, а ещё через три месяца – инсульт. Только в 1965 году Абрамов вновь приступил к своим обязанностям. Но выдерживать огромные физические и психологические нагрузки давалось всё труднее, и о продолжении работы на ответственной должности директора завода «Прогресс» не могло быть и речи. В 1966 году А.Т. Абрамов перешёл на должность заместителя главного инженера по новой технике, а в 1972 году завершил свою трудовую деятельность.

За выдающиеся заслуги в производстве ракетно-космической техники Анатолий Тихонович Абрамов награждён орденами Трудового Красного Знамени, «Знак Почёта», многими медалями.

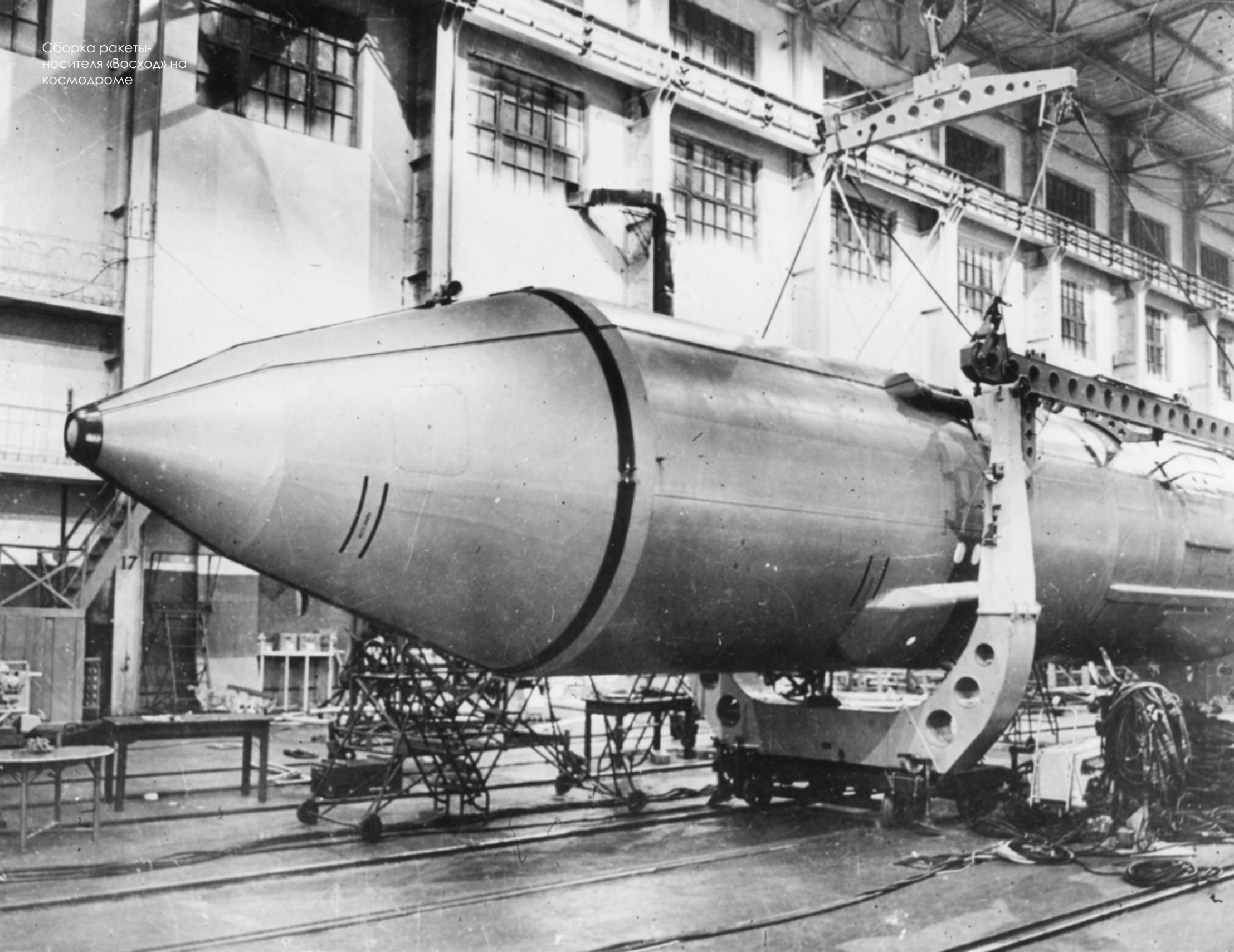
Директор завода «Прогресс» А.Т. Абрамов (слева), председатель Куйбышевского Совета Народного Хозяйства В.Я. Литвинов с космонавтами В.Ф. Быковским и В.В. Терешковой на заводском аэродроме, июнь 1963 года

Накатка головного обтекателя на космический аппарат типа «Зенит»

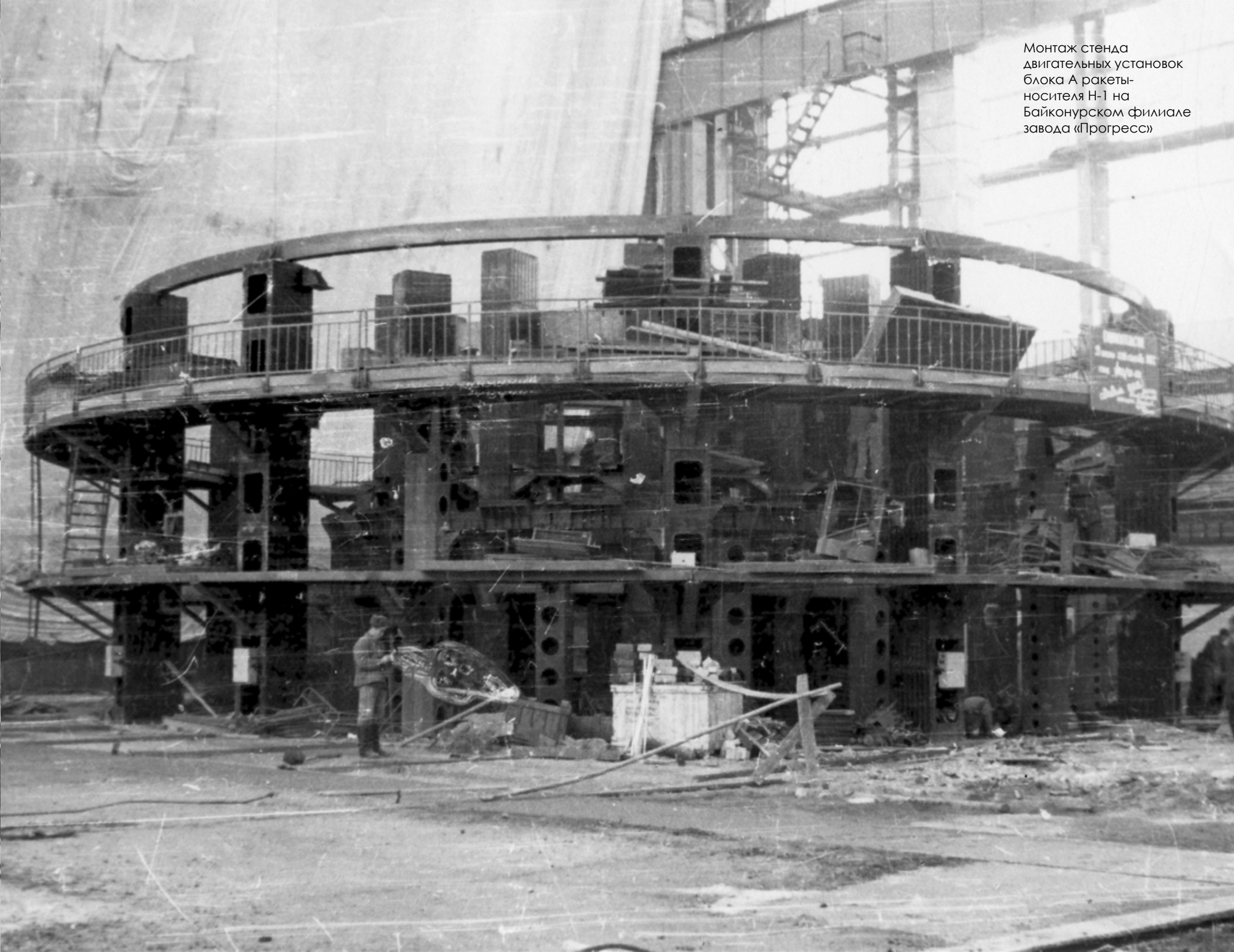




Сборка ракеты-носителя «Восход» на космодроме



Монтаж стэнда  
двигательных установок  
блока А ракеты-носителя Н-1 на  
Байконурском филиале  
завода «Прогресс»





# НЕЗАБЫВАЕМЫЙ «ЛЕНЬКОВСКИЙ» СТИЛЬ

## Леньков Афанасий Яковлевич

Директор завода  
«Прогресс», 1966-1980 гг.

**В** 1966 году директором завода «Прогресс» был назначен Афанасий Яковлевич Леньков. Свою трудовую деятельность на предприятии он начал в 1941 году после эвакуации в Куйбышев смоленского авиационного завода, где он работал технологом. На Государственном авиационном заводе № 1 Афанасий Яковлевич прошёл путь от технолога до начальника цеха сборки ракет-носителей и сформировался как специалист с большим опытом руководящей работы, прекрасно разбиравшийся в вопросах подготовки и организации производства ракетно-космической техники.

А.Я. Леньков возглавил завод, когда уже шли работы по созданию сверхтяжёлой ракеты Н-1 для полёта на Луну. Завод являлся головным предприятием в части изготовления и сборки этой ракеты-носителя. Отдельные части изделия делали в заводских цехах и отправляли на космодром. Сборка ракет Н-1 шла в сборочно-испытательном корпусе (СБИК) на Байконуре. Это было абсолютно новым делом в ракетостроении. Заводчане столкнулись с громадными трудностями при создании необходимой оснастки

и испытательного оборудования, сварке баков, изготовлении и монтаже арматуры и т.д. Особая сложность возникла с доработкой трубопроводов на полигоне. Директор Леньков с присущей ему скрупулёзностью и технической точностью доказывал руководству, что кроме сборочного цеха на Байконурском филиале завода необходимо в отдельных производственных зданиях разместить цехи по сварке и химической обработке трубопроводов.

В 1969-1972 годах состоялось четыре пуска ракеты Н-1. К сожалению, все они были неудачными, и в 1974 году программу закрыли. Всего было изготовлено девять ракет-носителей Н-1. Афанасий Яковлевич до конца верил в успех этого проекта. Он очень переживал, что «лунная ракета», на которую было потрачено столько сил сотрудников предприятия, не пошла в серию.

Афанасий Яковлевич приложил немало усилий для внедрения на «Прогрессе» системы автоматического управления производством. При Ленькове на заводе впервые начали производить расчёты плановых загрузок мощностей цехов на предстоящий год и разрабатывать мероприятия



по устранению так называемых «узких» мест производства. А.Я. Леньков много внимания уделял обновлению оборудования, он был уверен, что жалеть денег на приобретение современного оборудования не следует, и многие трудные вопросы финансирования решал лично в министерстве.

В 1976 году завод «Прогресс» под руководством А.Я. Ленькова за успехи в производстве новых образцов ракетно-космической техники был

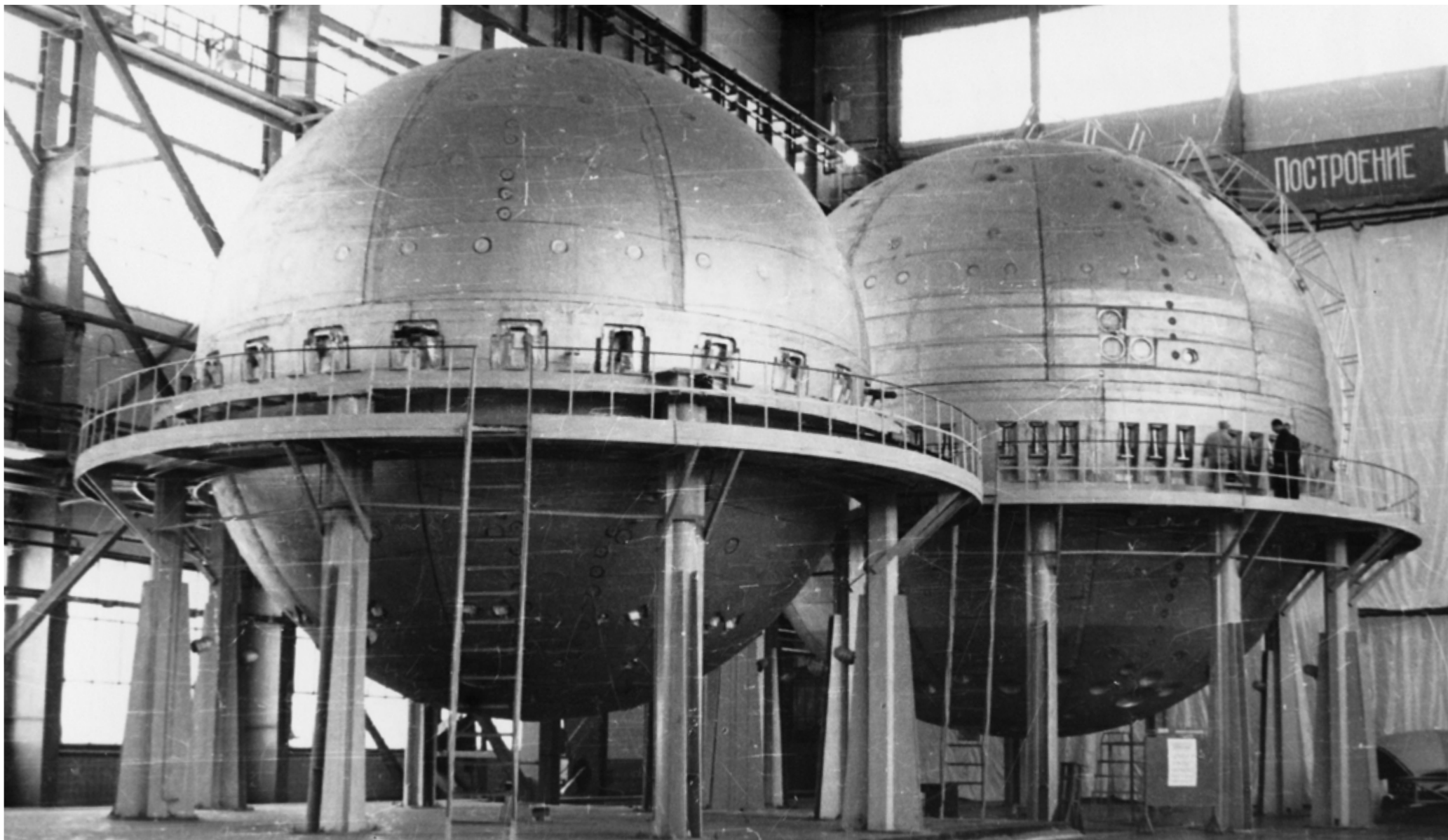
награждён орденом Октябрьской Революции. В том же году на предприятии началась подготовка производства ракеты-носителя сверхтяжёлого класса «Энергия». При этом объёмы производства ракет-носителей, в том числе по выполнению пилотируемой программы, остались прежними. В месяц завод выпускал пять-шесть носителей различных модификаций («Восход», «Молния-М», «Союз», «Союз-У») и два космических аппарата. Кроме того, предприятие производило много

Стенды сборки  
межбачковых отсеков  
блока Б (слева) и  
блока А (справа)  
ракеты-носителя Н-1





Технологические ёмкости (баки) блока А ракеты-носителя Н-1 на Байконурском филиале завода «Прогресс»

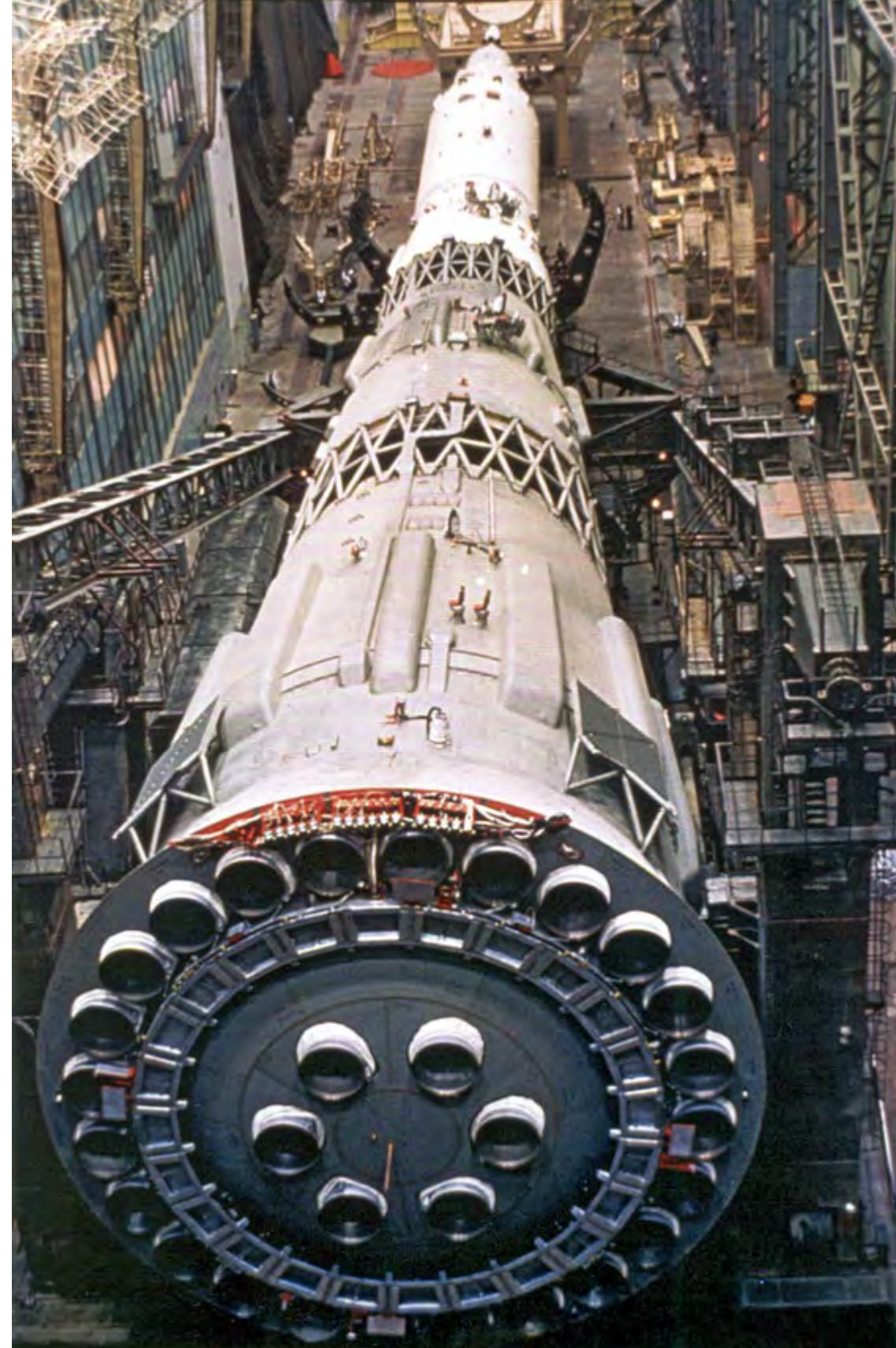


гражданской продукции: катера «Прогресс», детские коляски, санки, игрушки и т.д.

С началом реализации проекта «Энергия-Буран» загрузка в основных цехах стала превышать расчётные мощности в три-четыре раза. Необходимо было организовать работу за счёт развёрнутых смен, работать все выходные. На сотрудников предприятия легла колоссальная нагрузка. Суббота считалась обычным рабочим днём; если кто-то не мог выйти на работу в

воскресенье, то нужно было отпрашиваться, но это практиковалось очень редко. Сам Афанасий Яковлевич работал практически круглосуточно.

По отзывам специалистов предприятия, непосредственно связанных с А.Я. Ленковым по производственной деятельности, это был умелый руководитель, грамотный специалист, отлично владеющий ситуацией, очень ответственный и требовательный человек. В то же время ему были присущи такие черты, как внимательность



Ракета-носитель Н-1 на техническом комплексе «Байконура»



«Лунная ракета» на стартовом столе



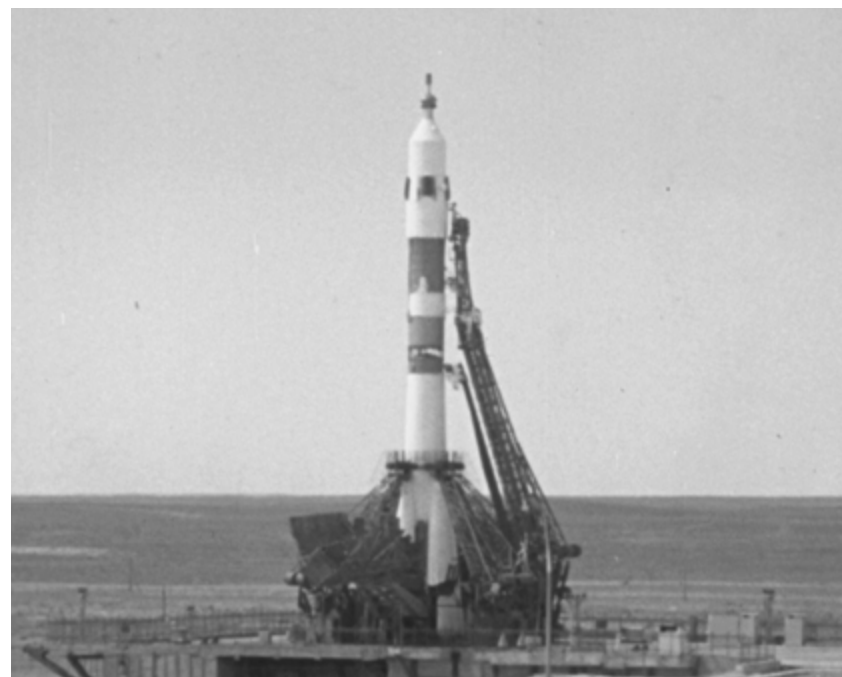
Директор А.Я. Ленков выступает на митинге



Пуск РН «Союз» с космодрома «Байконур», начало 1970-х годов



Одна из первых ракет-носителей «Союз» на старте, начало 1970-х годов



Старт ракеты-носителя «Союз-У» с космическим кораблём «Союз-19» по программе «Союз-Аполлон», 1975 год



и отзывчивость. Директор мог не только строго спросить за результаты работы, но и похвалить за успешно выполненное задание. Работавшие с Афанасием Яковлевичем заводчане всегда отмечали его способность брать на себя ответственность за принятые решения, умение вникать в самую суть технологических процессов. Техническая грамотность, высокая работоспособность и самоотдача были основными качествами директора «Прогресса».

Если говорить о характере А.Я. Ленкова, то человеком он был сдержанным; на оперативных

совещаниях Афанасий Яковлевич никогда не повышал голос на присутствующих, очень аккуратно обходился с людьми. Этот стиль работы представители смежных предприятий так и называли «леньковский», настолько он был необычен для своего времени.

В самый разгар подготовки производства ракеты-носителя «Энергия», в мае 1980 года, руководство промышленности страны посчитало необходимым сменить директора завода «Прогресс». Спустя месяц, 27 июня, Афанасия Яковлевича Ленкова не стало.



Слева направо: заместитель директора по производству М.Г. Перчёнок, секретарь парткома завода И.А. Иванов, начальник и главный конструктор ЦСКБ Д.И. Козлов, директор завода «Прогресс» А.Я. Ленков, главный инженер Л.И. Котенёв, председатель профкома Ю.С. Спиченко



# ЖЁСТКИЙ РУКОВОДИТЕЛЬ

## Чижов Анатолий Алексеевич

Директор завода «Прогресс», завода «Прогресс» имени маршала Советского Союза Д.Ф. Устинова, Самарского завода «Прогресс», 1980-1996 гг.

**В** 1980 году директором завода «Прогресс» был назначен Анатолий Алексеевич Чижов. Он начал свой трудовой путь на предприятии в 1960 году после окончания Казанского авиационного института по специальности «авиационные приборы и автоматы». Работал в технологическом отделе, заместителем начальника цеха, позднее возглавлял электрокабельный цех, а затем стал заместителем главного инженера завода. В 1973-1977 годах Анатолий Алексеевич руководил Байконурским филиалом завода «Прогресс», где показал себя талантливым руководителем, способным решать самые сложные производственные задачи. В 1977 году Анатолий Алексеевич был переведён в Москву на должность первого заместителя начальника – главного инженера 3-го главного Управления Министерства общего машиностроения СССР. Через три года Чижов получил новое назначение и вернулся на завод «Прогресс» в должности директора.

Анатолий Алексеевич возглавил предприятие в то время, когда уже стало ясно, какие масштабные

задачи предстоит решать «Прогрессу» в рамках проекта «Энергия-Буран». Прежде всего, это производство центрального блока Ц (II ступени) ракеты-носителя, стартово-стыковочного блока Я, а также общая сборка ракеты на Байконуре и её стыковка с полезной нагрузкой (космический аппарат «Полюс» и орбитальный корабль «Буран»). В 1980 году был разработан полный комплект конструкторской документации на блоки Ц и Я, и завод приступил к изготовлению материальной части. Опыт работы в министерстве позволил Чижову эффективно решать производственные вопросы на уровне Главка Министерства общего машиностроения и Военно-промышленной комиссии. Он несколько лет работал под непосредственным руководством Д.Ф. Устинова, С.А. Афанасьева и В.П. Глушко. Директор Чижов пользовался большим авторитетом среди главных конструкторов и директоров смежных предприятий. Анатолий Алексеевич был фанатом своего дела, отдавался работе на 100%. Создание ракеты-носителя «Энергия» стало главной целью его жизни, всё остальное отходило на второй план.



Работоспособность Чижова удивляла даже министерское руководство. Директор приезжал на завод в 7.30, а покидал его последним около полуночи. Он забирал с собой почту, которую просматривал ночью, а утром в 9.00 мог устроить разнос за безграмотно составленные документы. Вечерние оперативные совещания руководства начинались в то время в 21.00 и заканчивались, как правило, в 23.30. На оперативках представителям подразделений невозможно было уйти от решения «скольких» вопросов: Чижов обладал удивительной памятью, старался сам вникать в причины возникающих трудностей. В субботние и воскресные дни директор всегда находился на заводе. В отпуск ходить не любил, полностью его



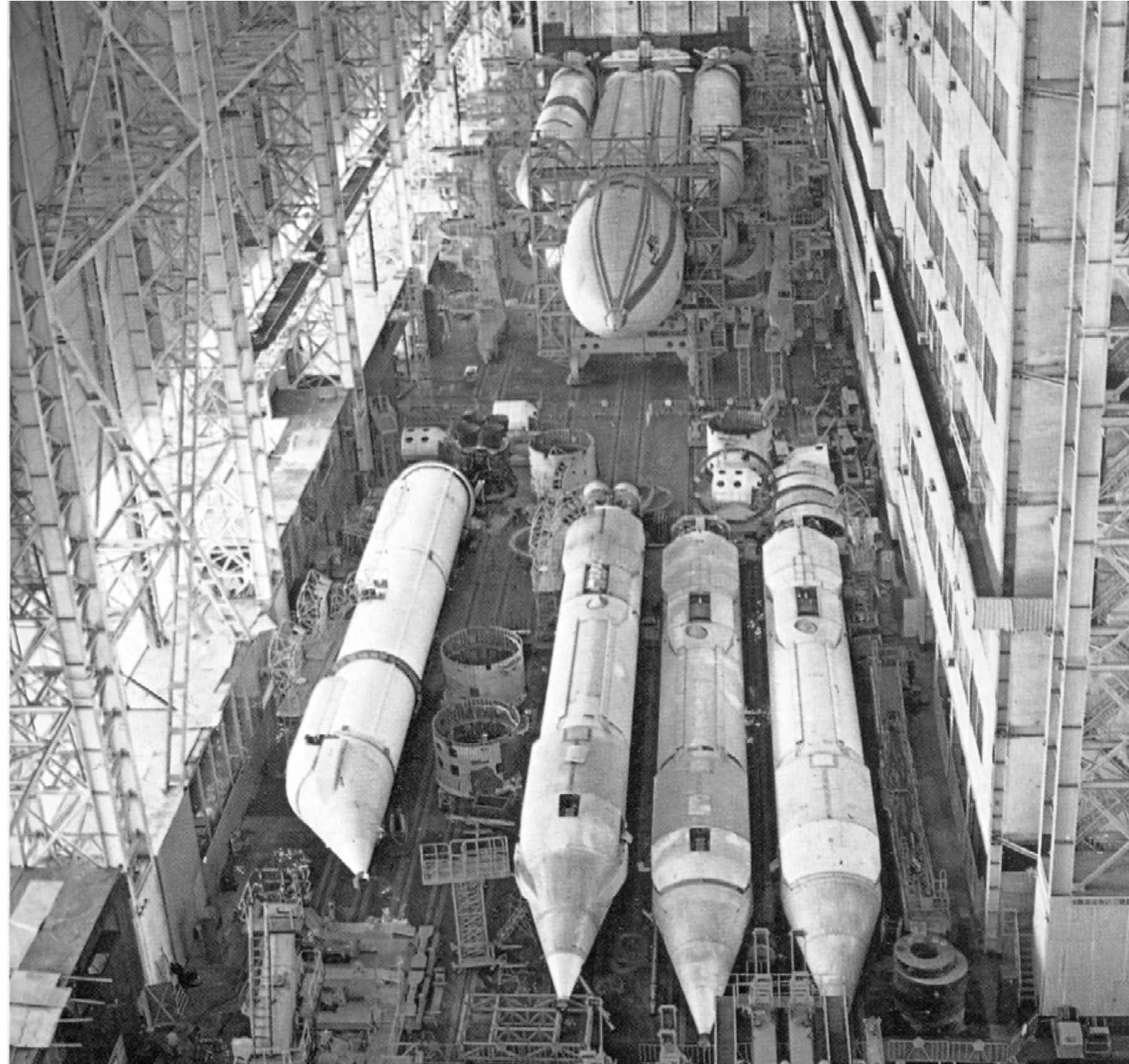
Центральный блок ракеты-носителя «Энергия» в МИКе Байконурского филиала



Директор завода «Прогресс» А.А. Чижов (справа) во время визита на предприятие министра обороны Д.И. Устинова (в центре), 1981 год



Ракета-носитель «Энергия» в сборе и боковые блоки в МИКе Байконурского филиала



никогда не отгуливал. Анатолий Алексеевич был предан делу до самозабвения. Решая очередной вопрос, спрашивал подчинённых: «Ты что, не веришь в изделие?», – и разочаровывался в тех, кто не верил так, как он сам.

В ракету-носитель «Энергия» было вложено неисчислимое количество физических сил и душевной энергии тысяч людей. Обсуждено и отвергнуто множество смелых технических идей ради одной, единственно правильной. Отработаны 12-часовые смены на полигоне, созданы уникальные инженерные сооружения. И результат был ошеломляющим – отечественная сверхтяжёлая ракета «Энергия» совершила два успешных полёта (в мае 1987 года и в ноябре 1988 года) без каких-либо серьёзных замечаний. Более того, она вывела на орбиту «русский шаттл» – многоразовый космический корабль «Буран», который впервые в мире вернулся на Землю в автоматическом режиме. Для большинства заводчан это событие стало самым ярким в жизни.

На 1980-е годы пришёлся пик производственного и технологического развития завода: наряду с

А.А. Чижов и Д.Ф. Устинов в цехе завода «Прогресс», 1981 год



Руководство и специалисты Байконурского филиала у МТКС «Энергия-Буран», 1988 год







огромной загрузкой по теме «Энергия-Буран» «Прогресс» ежемесячно выпускал по четыре-пять ракет-носителей различных модификаций, в том числе знаменитый «Союз». Шло серийное производство пяти типов космических аппаратов разработки ЦСКБ: «Ресурс-Ф», «Бион», «Фотон» и др. За создание одного из новых спутников А.А. Чижову было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

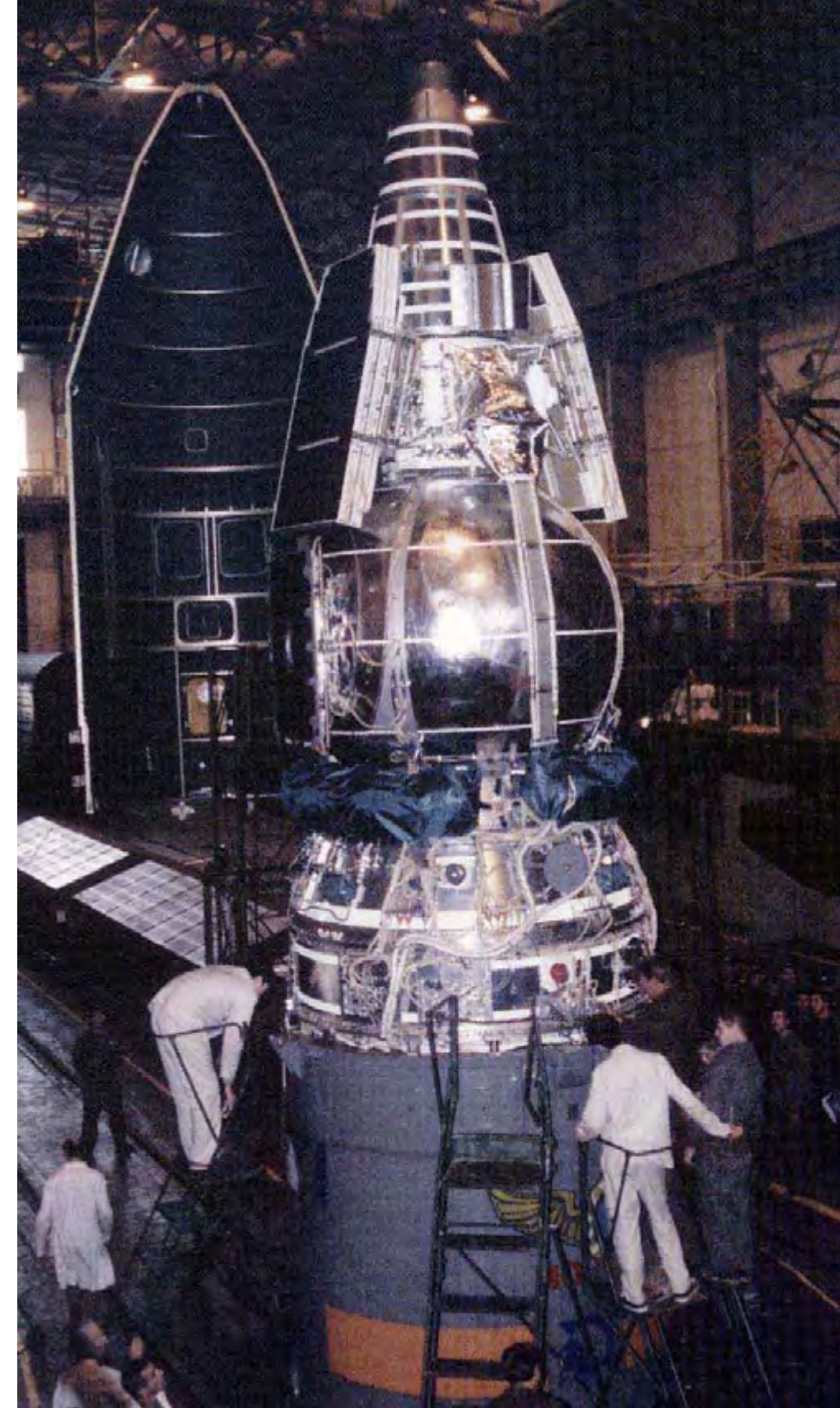
Чижов был очень жёстким и требовательным человеком, в первую очередь, к самому себе. Отдавая всего себя работе, он требовал этого же и от подчинённых. Однако, несмотря на бескомпромиссность и авторитарность по отношению к непосредственным подчинённым, Анатолий Алексеевич был внимателен к рабочим. В годы его руководства предприятием активно строилось жильё, и именно завод «Прогресс» первым в городе полностью избавился от бараков военного времени и переселил людей в новостройки. Для заводчан была построена новая фабрика-кухня, открыт свой медицинский центр, а подсобное хозяйство, основанное Чижовым, считалось лучшим по министерству.

В 1990-е годы с распадом Советского Союза объём работ для традиционных заказчиков сократился во много раз, оставшиеся работы оплачивались нерегулярно, предприятие почти лишилось оборотных средств. Анатолий Алексеевич тяжело переживал сложившуюся ситуацию. Цехи были вынуждены перейти на четырёхдневную рабочую неделю. В этих условиях единственным выходом была конверсия. Чижов сосредоточился на выпуске заводом новых товаров народного потребления. Каждому цеху и отделу была поставлена задача по поиску потенциальных заказчиков на изделия, которые требовали бы минимальных затрат на освоение их производства. Цехи брались за любую работу, технологи и конструкторы выполняли чертежи для сторонних организаций, каждая копейка шла в заводскую казну. А.А. Чижов добился создания на заводе производства шприцев одноразового применения. В короткие сроки был реконструирован корпус, приобретено и смонтировано импортное оборудование. Цех стал приносить прибыль предприятию. Завод «Прогресс» был технически готов к изготовлению

продукции любого профиля. Но необходимость больших первоначальных вложений, высокая себестоимость проектов не дали реализовать многие задумки. Тем не менее, контейнеры-цистерны для перевозки жидких продуктов, линии для производства карамели, автоматизированные агрегаты для резки полупроводниковых материалов, машины для хлебопекарной промышленности были освоены производством, позволили занять людей и получить прибыль.

Директор Чижов принимал участие в переговорах с крупнейшей авиакосмической компанией Франции «Аэроспасьяль» о выведении ракетами «Союз» зарубежных спутников. Коммерческие запуски дали «Прогрессу» возможность выжить в трудное время. Огромной заслугой Анатолия Алексеевича было то, что он устоял перед искушением акционировать завод и разделить его на малые, экономически более активные предприятия. Как показало время, благодаря решению сохранить завод в целостном виде, созданное позднее объединённое предприятие «ЦСКБ-Прогресс» смогло сохранить ведущие позиции в ракетно-космической отрасли страны.

Само решение о создании космического центра, объединившего ЦСКБ и завод «Прогресс», далось непросто. Возникшие разногласия между руководителем ЦСКБ Д.И. Козловым и А.А. Чижовым привели к конфликту, и в 1996 году Чижов покинул Самару. Выдающийся организатор производства, Анатолий Алексеевич досконально знал заводскую жизнь и успешно руководил многотысячным коллективом. Он никогда не скрывал гордости за вверенное ему предприятие и знал, что «Прогресс» способен реализовать ещё немало масштабных космических проектов.





Установка ракеты-носителя «Союз-У» на стартовый стол



Директор А.А. Чижов (в первом ряду четвёртый слева) с сотрудниками завода «Прогресс» и ЦСКБ, 1980-е годы





# ЛЕГЕНДАРНЫЙ КОНСТРУКТОР

## Козлов Дмитрий Ильич

Генеральный директор – генеральный конструктор Государственного научно-производственного ракетно-космического центра «ЦСКБ-Прогресс», 1996-2003 гг.

**В** 1996 году по инициативе и при непосредственном участии начальника и генерального конструктора Центрального специализированного конструкторского бюро Дмитрия Ильича Козлова путём слияния двух крупнейших предприятий отрасли ЦСКБ и Самарского завода «Прогресс» был образован Государственный научно-производственный ракетно-космический центр «ЦСКБ-Прогресс». Д.И. Козлов стал его первым руководителем.

К этому объединению оба предприятия шли почти 40 лет. В 1958 году Сергей Павлович Королёв поручил своему заместителю Дмитрию Ильичу Козлову организовать в Куйбышеве, на Государственном авиационном заводе № 1 серийное производство межконтинентальных баллистических ракет Р-7. Д.И. Козлову при всемерной поддержке директора завода В.Я. Литвинова удалось в кратчайший срок осуществить коренную реконструкцию производства. Крупнейшее авиационное предприятие страны менее чем за год было перепрофилировано на серийный выпуск ракетной техники. Первая ракета куйбышевской сборки ушла в полёт 17 февраля 1959 года.



23 июля 1959 года для конструкторского сопровождения серийного производства ракет Р-7 на территории Государственного авиационного завода № 1 (ГАЗ № 1) был организован отдел № 25 ОКБ-1, через год преобразованный в филиал № 3 ОКБ-1. Начальником филиала и его главным конструктором стал Д.И. Козлов. Честный, порядочный Дмитрий Козлов своей коммуникабельностью, способностью брать на себя ответственность за смелые технические решения, высокой работоспособностью сумел создать коллектив единомышленников, состоящий из незаурядных талантливых людей.

В период подготовки первого пилотируемого космического полёта Козлов выступил одним из инициаторов дополнительной системы контроля качества ракетной техники заводскими контролёрами и представителями военной приёмки. Именно при такой системе контроля на заводе были изготовлены первые две ступени ракеты-носителя «Восток», которая 12 апреля 1961 года вывела на орбиту космический корабль с Юрием Гагариным.

В конце 1961 года Правительством СССР было принято решение о серийном изготовлении

космических аппаратов фотонаблюдения «Зенит-2» на куйбышевском заводе «Прогресс», а конструкторское обеспечение серийного производства поручалось филиалу № 3 ОКБ-1 под руководством Д.И. Козлова. Коллективы двух предприятий успешно справились с поставленной задачей, и 27 сентября 1962 года на орбиту был выведен первый серийный космический аппарат «Зенит-2», изготовленный в Куйбышеве. В это время в ОКБ-1 начались работы по созданию спутника детального наблюдения «Зенит-4» с участием специалистов филиала № 3. Д.И. Козлов придавал этим работам особое значение, имея в виду твёрдое намерение Сергея Павловича Королёва полностью передать тему «Зенитов» в Куйбышев. Поэтому Дмитрий Ильич сформировал специальную группу из сотрудников филиала для непосредственного участия в разработке эскизного проекта нового космического аппарата. В 1964 году по приказу С.П. Королёва весь объём работ по ракетам Р-7, Р-7А и спутникам типа «Зенит» был закреплен за филиалом № 3 ОКБ-1. Таким образом, предприятие стало головным по созданию новых модификаций королёвской «семерки». Производство всех изделий осуществлял завод «Прогресс».

В последующие годы на базе спутников «Зенит-2» и «Зенит-4» коллективом под руководством Д.И. Козлова было разработано семь типов аппаратов обзорного и детального фотонаблюдения. Одним из самых значительных успехов по данной тематике стало создание первого картографического космического аппарата «Зенит-4МТ», который был успешно выведен на орбиту 27 декабря 1971 года. В процессе эксплуатации была получена уникальная информация, позволившая создать вновь и обновить имеющиеся топографические карты крупного масштаба громадных отечественных территорий и территорий многих зарубежных стран.

В начале 1960-х годов была создана ракета-носитель «Восход», предназначенная для вывода на орбиту аппаратов «Зенит» и многоместных пилотируемых кораблей. Она стала первой полностью самостоятельной разработкой филиала № 3. Этой ракетой был осуществлён запуск корабля «Восход-2», с которого Алексей Леонов впервые совершил выход в открытый космос.



Д.И. Козлов, конец 1960-х годов



Пуск  
межконтинентальной  
баллистической ракеты  
Р-7



С.П. Королёв и  
Д.И. Козлов на отдыхе в  
Сочи, 1957 год



В 1966 году коллективом Куйбышевского филиала Центрального конструкторского бюро экспериментального машиностроения (бывший филиал № 3 ОКБ-1) под руководством его начальника и главного конструктора Дмитрия Ильича Козлова была создана трёхступенчатая ракета-носитель среднего класса «Союз» для запуска пилотируемых космических кораблей типа «Союз» и новых спутников типа «Зенит». Эта ракета (и её модификации) стала самым надёжным средством выведения в мире. Именно Д.И. Козловым в начале 1970-х годов было предложено разработать унифицированный носитель «Союз-У», способный запускать космические аппараты разных типов (как пилотируемые, так и автоматические, а позднее грузовые транспортные корабли типа «Прогресс») на орбиты с разными параметрами. Куйбышевский филиал успешно справился с этой задачей. Самым известным стал пуск ракеты-носителя «Союз-У» 15 июля 1975 года с космическим кораблем «Союз-19» по советско-американской программе «Союз-Аполлон». Ракета-носитель «Союз-У» эксплуатировалась более 40 лет. Всего было произведено 859 пусков. Такого показателя не имеет ни одна ракета в мире. Другая модификация «Союза-ФГ», созданная уже объединённым предприятием ГНПРКЦ «Прогресс», в 2001-2019 годах использовалась для запуска пилотируемых космических кораблей на орбитальную станцию.

Дмитрий Ильич Козлов всегда стремился к тому, чтобы коллектив его единомышленников решал задачи самого высокого научного уровня. В конце 1960-х годов («объектовая тематика») Куйбышевского филиала ЦКБЭМ пополнилась разработками аппаратов научного назначения. Так, в 1968 году был создан универсальный автономный спутник «Наука», предназначенный для проведения широкого круга исследований и экспериментов в космосе по программам Академии наук и промышленных предприятий. А в 1969 году КФ ЦКБЭМ разработал космический аппарат «Энергия» для изучения частиц сверхвысоких энергий, а также химического состава и физических свойств метеорных частиц.

Настоящим прорывом в космическом аппаратостроении стало создание спутника

нового поколения «Янтарь-2К» для детального фотонаблюдения, первый запуск которого состоялся в 1974 году. Специалисты Центрального специализированного конструкторского бюро (бывший Куйбышевский филиал ЦКБЭМ) под руководством Козлова предложили свою оригинальную конструктивно-компоновочную схему построения космического аппарата. «Янтарь-2К» оснащался двумя возвращаемыми капсулами, что позволяло более оперативно передавать информацию о динамике объектов наблюдения. Система энергопитания была построена на основе солнечных батарей, что позволило увеличить срок активного существования на орбите в несколько раз по сравнению с космическими аппаратами типа «Зенит». Революционным шагом стало введение бортовой цифровой вычислительной машины (БЦВМ) для обеспечения всех задач управления космическим аппаратом. Создание «Янтаря-2К» стало ярким свидетельством сложившейся уникальной конструкторской школы Д.И. Козлова.

В 1979 году запуском космического аппарата «Ресурс-Ф1» была открыта новая эра дистанционного зондирования Земли. Спутник осуществлял разномасштабную многозональную съемку поверхности Земли в видимом и ближнем инфракрасном диапазоне спектра электромагнитного излучения с высоким по тем временам разрешением на местности и высокими геометрическими и фотометрическими характеристиками. За время эксплуатации космических аппаратов «Ресурс-Ф1» и «Ресурс-Ф2» (1979-1999 гг.) было осуществлено 63 запуска и проведено несколько модернизаций с целью улучшения характеристик изделий. Это позволило впоследствии создать спутники ДЗЗ нового поколения «Ресурс-ДК1» и «Ресурс-П».

Дмитрий Ильич Козлов был руководителем, тонко чувствующим самые новейшие тенденции в области космических исследований. Для проведения медико-биологических экспериментов в ЦСКБ на конструктивно-аппаратурной базе спутника типа «Зенит» был создан космический аппарат «Бион», первый запуск которого состоялся в 1973 году. Исследования, проводимые на аппаратах «Бион», явились существенным вкладом в глубокое понимание реакций организма



У спускаемого аппарата «гагаринского» корабля «Восток». Слева направо: второй секретарь Куйбышевского обкома КПСС Иван Михайлович Буров, Дмитрий Ильич Козлов, председатель Саратовского облисполкома Александр Панкратьевич Бочкарёв, заместитель С.П. Королёва по испытаниям Леонид Александрович Воскресенский, 12 апреля 1961 года



Ю.А. Гагарин раздает автографы после своего полёта. Позади него стоит Д.И. Козлов, 13 апреля 1961 года

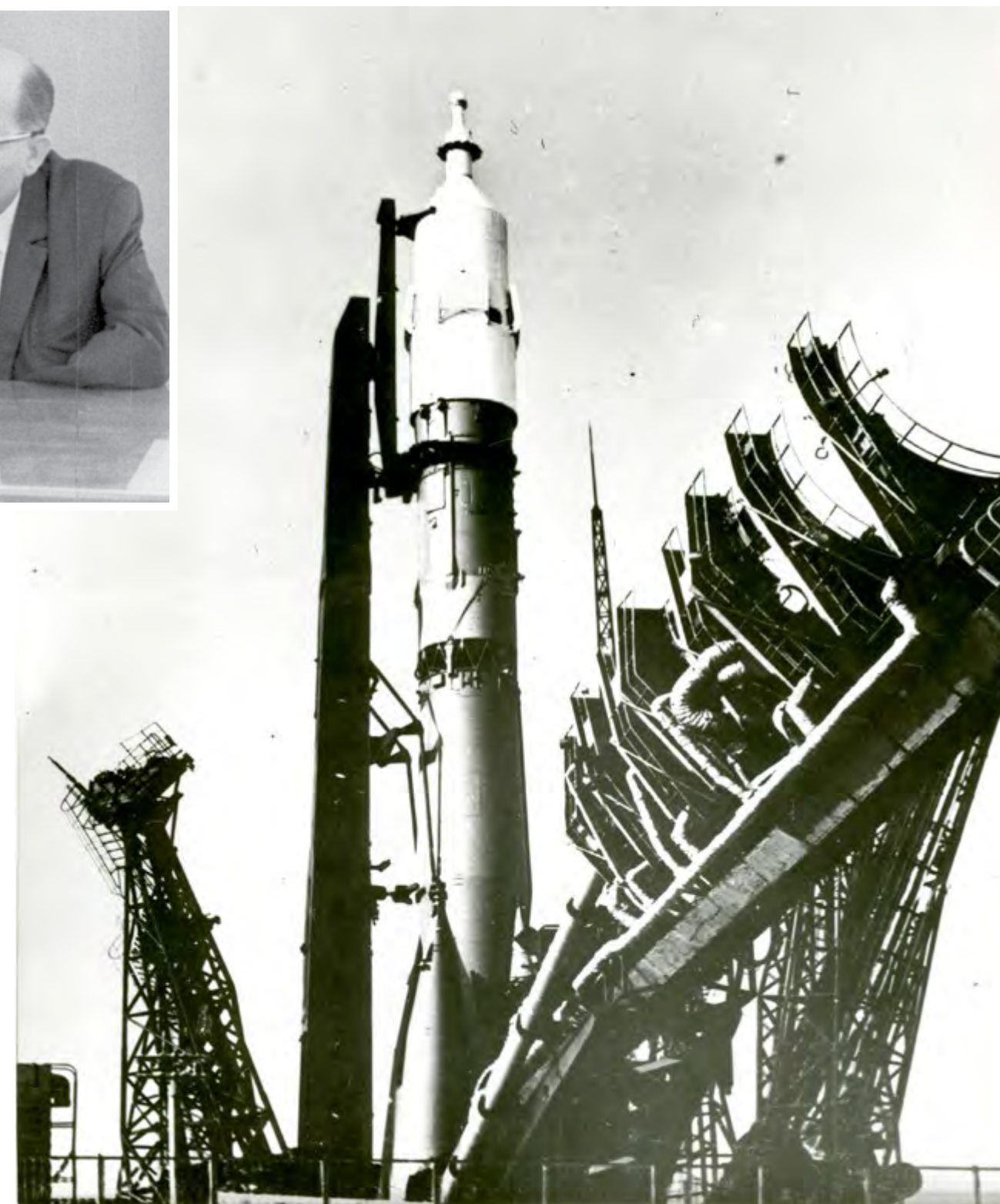




на воздействие факторов космического полёта и космического пространства. Благодаря полученным данным были решены многие задачи медицинского обеспечения полётов экипажей орбитальных станций.

Д.И. Козлов понимал важность внедрения передовых космических технологий в повседневную жизнь. Поэтому неслучайно именно ЦСКБ было предложено разработать научный спутник для высокотехнологичных экспериментов. Так в 1985 году началась эксплуатация космического аппарата «Фотон», предназначенного для проведения исследований в условиях высокой микрогравитации ( $10^{-5} - 10^{-6} g$ ) в области космической технологии, биотехнологии, физики невесомости с целью получения опытных образцов материалов с новыми или улучшенными свойствами, получения очищенных лекарственных препаратов, оптических стёкол и т.п. Именно с эксплуатацией аппаратов типа «Фотон» связано начало международного сотрудничества. Так, начиная с 1990 года на борту «Фотона» стали устанавливать научную аппаратуру французских партнёров, а вскоре в проекте стало участвовать Европейское космическое агентство, объединявшее 13 государств. Эксперименты для зарубежных учёных проводились на девяти космических аппаратах «Фотон».

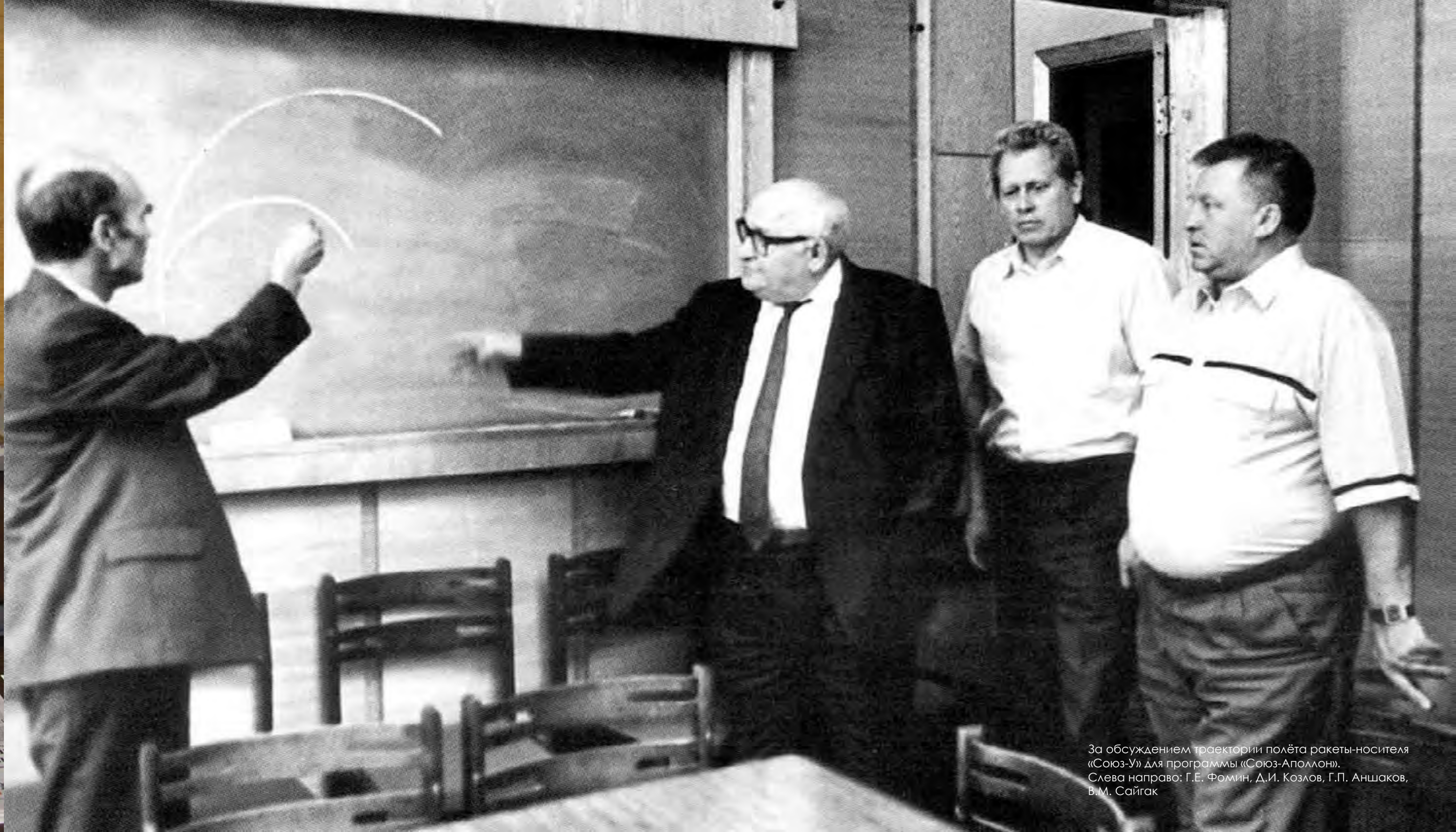
В тяжёлые для страны 1990-е годы Д.И. Козлову и его команде удалось вывести предприятие на международный рынок космических услуг и осуществить ряд коммерческих запусков. Это позволило сохранить конструкторские и производственные кадры объединённого предприятия ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс», а также продолжить работы по повышению технических характеристик ракет-носителей. В начале 2000-х годов была осуществлена глубокая поэтапная модернизация ракеты-носителя «Союз»: новая ракета получила наименование «Союз-2». В результате её энергетические возможности значительно возросли. «Союз-2» в полном объёме стала выполнять задачи трёх типов ракет-носителей: «Союз-У», «Молния» и «Восток», а также обеспечивать решение задач, ранее недоступных для всей номенклатуры семейства ракет Р-7. В настоящее время двумя модификациями новой ракеты «Союз-2-1а» и «Союз-2-1б»







Д.И. Козлов с макетом ракеты-носителя Н-1



За обсуждением траектории полёта ракеты-носителя «Союз-У» для программы «Союз-Аполлон».  
Слева направо: Г.Е. Фомин, Д.И. Козлов, Г.П. Аншаков, В.М. Сайгак



Космический аппарат  
«Янтарь-2К»



осуществляется большая часть запусков с российских космодромов.

Дмитрий Ильич являлся одним из активнейших организаторов и руководителей совместного российско-французского АО «Старсем» («Звезда семёрки») – названного в честь ракеты Р-7. Под его руководством был предложен и разработан проект по созданию космодрома для ракеты-носителя «Союз-2» («Союз-СТ») на территории Гвианского космического центра. О высокой значимости этого проекта заявил президент Франции Жак Ширак во время своего визита на предприятие в 2001 году.

Дмитрию Ильичу удалось создать дружный коллектив творческих работников, которому по силам решать задачи любой сложности. Он не только сохранил и развил традиции организаторской работы своего учителя С.П. Королёва, но и создал собственную концепцию конструкторской школы, которой присущи требовательность, культура труда и постоянное совершенствование.

Д.И. Козлов внёс большой вклад в развитие фундаментальной и прикладной науки. Он является автором и соавтором более 200 научных работ, среди которых шесть монографий и более 35 крупномасштабных проектов ракетно-космических комплексов и космических аппаратов.

Дмитрий Ильич считал подготовку высококвалифицированных кадров одним из основных факторов успешной деятельности предприятия. Много лет он заведовал кафедрами «Динамика полёта и систем управления» и «Летательные аппараты» в Самарском государственном аэрокосмическом университете. Под руководством Козлова выросла целая плеяда талантливых учёных в области ракетно-космической техники и смежных с ней областях. Среди его учеников шесть докторов наук и тридцать кандидатов наук.

Научно-техническую деятельность Д.И. Козлов совмещал с большой общественной работой и деятельностью по улучшению социального положения работников предприятия. По его инициативе в Самаре были построены



Д.И. Козлов и министр  
обороны СССР  
Д.Ф. Устинов, 1981 год





современные жилые дома с детскими и спортивными площадками, детские сады, оздоровительный детский лагерь и базы отдыха на Самарской Луке. В 2001 году воздвигнут уникальный монумент в честь самарских создателей ракетно-космической техники – ракета-носитель «Союз» на проспекте Ленина.

Отдавая дань уважения заслугам бессменного руководителя ЦСКБ Дмитрия Ильича Козлова, самарские конструкторы назвали космический аппарат нового поколения оперативного дистанционного зондирования Земли «Ресурс-ДК1» (ДК – Дмитрий Козлов). Спутник «Ресурс-ДК1» был запущен в 2006 году и успешно отработал на орбите, превысив планируемый срок своего активного существования в три раза. Аппарат позволял получать в реальном масштабе времени высокодетальные снимки земной поверхности в трёх спектральных диапазонах с разрешением в панхроматическом диапазоне не хуже 1,0 м. По ряду параметров эти снимки значительно превосходили информацию, получаемую с зарубежных аппаратов аналогичного назначения.

В 2003 году Дмитрий Ильич Козлов стал почётным генеральным конструктором ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс». Легендарного конструктора ракетно-космической техники не стало в 2009 году.

Трудовые и творческие успехи Дмитрия Ильича Козлова были высоко оценены государством. Он – дважды Герой Социалистического труда, награждён четырьмя орденами Ленина, орденом «За заслуги перед Отечеством» II степени и другими. Д.И. Козлов – лауреат Ленинской премии, Государственных премий СССР и РФ. В память о выдающемся конструкторе, учёном и руководителе в г. Самаре установлены две памятные доски, его именем названа одна из городских площадей, а на родине Дмитрия Ильича в г. Тихорецке установлен мемориальный бюст.





Д.И. Козлов,  
конец 1960-х годов



Д.И. Козлов возле  
снимка из космоса  
города Самары,  
полученного  
космическим  
аппаратом  
«Ресурс-ДК1»,  
2006 год

Президент Франции  
Жак Ширак (слева) и  
Д.И. Козлов (справа) в  
сборочном цехе ракет-  
носителей «Союз»,  
2001 год



Р.Н. Ахметов,  
Д.И. Козлов,  
А.Н. Кирилин,  
2008 год



# ПОЧЁТНЫЙ ГРАЖДАНИН САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ

## Кирилин Александр Николаевич

Генеральный директор Самарского завода «Прогресс» (1996-2003 гг.), генеральный директор Федерального государственного предприятия «Государственный научно-производственный ракетно-космический центр «ЦСКБ-Прогресс» (с 2014 года АО «РКЦ «Прогресс») (2003-2018 гг.)

**А**лександр Николаевич Кирилин в 1968 году начал работать на заводе «Прогресс» (ныне АО «РКЦ «Прогресс»), в 1973 году без отрыва от производства окончил Куйбышевский авиационный институт. В конце 1960-х – начале 1970-х годах на заводе «Прогресс» активно велись работы по лунной программе, по созданию тяжёлой ракеты Н-1 и по основной тематике – изготовлению ракетно-космической техники: ракет-носителей и космических аппаратов. Производственная база завода «Прогресс» в те годы была загружена максимально, до 60 РН в год выходило из заводских стен. В 1970-х – 1980-х годах А. Н. Кирилин – инженер-конструктор, начальник технологического бюро, заместитель начальника цеха, начальник цеха, заместитель начальника производства завода «Прогресс», заместитель директора завода по производству – начальник центрального производства по теме ЦСКБ завода «Прогресс». Максимальная нагрузка предприятия была по теме «Энергия-Буря». В 1980-е Александр Николаевич возглавлял цех по производству трубопроводов, длительное время был в служебной командировке на Байконуре,

руководил производственным участком на финальном этапе изготовления МКТС «Энергия».

Организаторский талант, инженерные знания и преданность любимому делу позволили Александру Николаевичу пройти путь от слесаря до директора крупнейшего промышленного предприятия города Самары. А. Н. Кирилин возглавил Самарский завод «Прогресс» в экономически сложные годы. После политических изменений в стране в начале 1990-х годов количество государственных заказов на изготовление ракетно-космической техники значительно сократилось. Были большие задержки финансирования предприятия, в том числе и по выполненным проектам.

Благодаря эффективной управленческой деятельности А. Н. Кирилина предприятие сумело не только выстоять в условиях непростой экономической ситуации, но и найти принципиально новые пути в решении различных проблем.

12 апреля 1996 года путём слияния ЦСКБ и Самарского завода «Прогресс» было образовано



Федеральное государственное предприятие «Государственный научно-производственный ракетно-космический центр «ЦСКБ-Прогресс». Когда в России крупные промышленные предприятия меняли профиль производства, а некоторые переставали существовать, в Самаре объединились в единое предприятие давние партнёры и, как показало время, не прогадали. Совместно ЦСКБ и завод «Прогресс» стали активно развиваться и реализовывать крупные международные проекты.

В 2003 году А.Н. Кирилин возглавил ФГУП «ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс», сменив на этом посту легендарного генерального конструктора

Д.И. Козлова. Александр Николаевич вспоминал: «Лично я многому научился у Дмитрия Ильича, начиная с чисто профессиональных технических моментов, вопросов налаживания контактов со смежными организациями и заканчивая вопросами политики». После длительного перерыва в 2000-е годы под руководством А.Н. Кирилина проводилась модернизация предприятия и техническое перевооружение производства: закупалось современное оборудование, внедрялись новейшие информационные технологии, началась реализация значимого международного проекта «Союз» в Гвианском космическом центре».



А.Н. Кирилин (четвёртый слева) и Д.И. Козлов (пятый слева). Ле Бурже, 1990-е годы



МКТС «Энергия-Буран»  
на старте. Байконур,  
15 ноября 1988 года



Ракета-носитель «Союз-2» этапа 1а  
с космическими аппаратами  
«Globalstar» на стартовом столе.  
Байконур, 2000-е годы





На протяжении последних десятилетий РКЦ «Прогресс» уверенно держит за собой звание одного из мировых лидеров и ведущего российского предприятия по разработке, производству и эксплуатации ракетно-космической техники и космических аппаратов дистанционного зондирования Земли. РКЦ «Прогресс» как одно из самых стабильно развивающихся предприятий Самарской области сегодня является привлекательным работодателем, и в этом огромная заслуга А.Н. Кирилина.

С его именем как директора РКЦ связана реализация многих космических проектов. Среди них – организация производства новой РН «Союз-2» с цифровой системой управления, разработка и создание лёгкой РН «Союз-2-1в», её испытания и проведение лётно-конструкторской отработки,

организация производства РБ «Волга», создание КА ДЗЗ с высоким разрешением съёмки, а также группировки КА ДЗЗ на орбите, организация тесного взаимодействия со СГАУ (ныне Самарский университет) и создание на этой базе МКА типа «Аист» и уникального МКА «Аист-2Д» и многое другое.

Александр Николаевич в своей деятельности значительное внимание уделял социальным вопросам и созданию благоприятных условий для производительной работы сотрудников, о чём он не раз говорил: «Думая о глобальном, работая на перспективу, ставя амбициозные цели, ни в коем случае нельзя забывать о тысячах простых сотрудников, не раз доказавших преданность нашему делу».

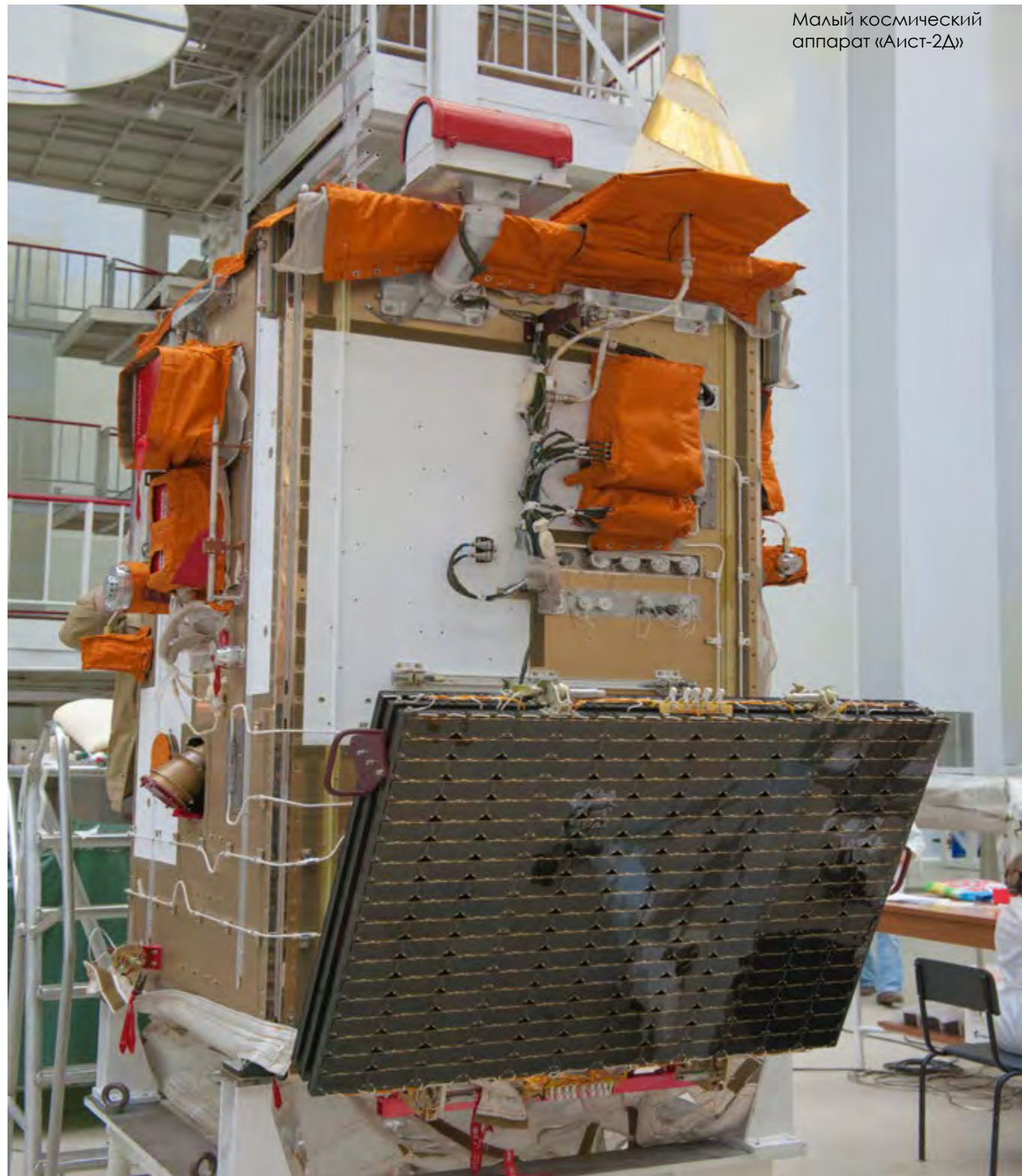
С 2008 года А.Н. Кирилин является президентом регионального отделения работодателей «Союз

Ракета-носитель «Союз-2» этапа 1в на космодроме «Плесецк»

А.Н. Кирилин (у микрофона), руководитель Роскосмоса И.А. Комаров, вице-премьер Правительства РФ Д.О. Рогозин, губернатор Самарской области Н.И. Меркушкин во время отправки первых ракет-носителей на космодром «Восточный»







Малый космический аппарат «Аист-2Д»

работодателей Самарской области». За этот период при содействии организации был принят ряд документов, отстаивающих интересы промышленных предприятий Самарской области, в частности, закон Самарской области «О реструктуризации задолженности стратегических организаций, находящихся на территории Самарской области, по обязательным платежам в областной бюджет» и закон Самарской области «Об утверждении областной целевой программы развития инновационной деятельности в Самарской области на 2008-2015 годы» и другие с целью привлечения инвестиций для развития промышленности.

Кроме того, под руководством А.Н. Кирилина регулярно выполнялись решения Самарской областной трёхсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений, позволяющие обеспечить снижение социальной напряжённости в Самарской области на основе социального партнёрства – властных структур региона, самарских работодателей и профсоюза области.

Профессиональная, научная и общественная деятельность А.Н. Кирилина отмечена званиями: лауреат Государственной премии РФ, лауреат премии Правительства РФ в области науки и техники, лауреат Губернской премии в области науки и техники; он награжден орденом Почёта, орденом «За заслуги перед Отечеством» IV степени, медалью «За трудовую доблесть», знаками и медалями Федерального космического агентства, знаком отличия губернатора Самарской области «За заслуги перед Самарской областью».

В настоящее время доктор технических наук Александр Николаевич Кирилин – профессор, он много лет возглавлял «Кафедру космического машиностроения имени генерального конструктора Д.И. Козлова» Самарского университета, действительный член Российской Академии космонавтики им. К.Э. Циолковского, член-корреспондент Академии технологических наук Российской Федерации, действительный член Академии наук авиации и воздухоплавания. А.Н. Кирилин – почётный гражданин Самарской области.



А.Н. Кирилин с боевым расчетом АО «РКЦ «Прогресс» на космодроме «Восточный», 28 апреля 2016 года



# РУКОВОДИТЕЛЬ С ТВОРЧЕСКИМ ПОДХОДОМ

## Ахметов Равиль Нургалиевич

Врио генерального директора АО «РКЦ «Прогресс» (февраль 2018 г. – июнь 2018 г.), первый заместитель генерального директора – генеральный конструктор РКЦ «Прогресс» – начальник ЦСКБ (с 2006 года по настоящее время)

**Р**авиль Нургалиевич Ахметов окончил в 1973 году Куйбышевский политехнический институт по специальности «промышленная электроника» и по распределению был направлен в КФ ЦКБЭМ (с 1974 года ЦСКБ). Р.Н. Ахметов в конструкторском бюро прошёл все ступени профессионального роста, с 2006 года он возглавил коллектив КБ как генеральный конструктор. Р.Н. Ахметов – доктор технических наук, действительный член Академии технологических наук РФ, Российской Академии космонавтики им. К.Э. Циолковского, Академии навигации и управления движением.

В самом начале трудового пути Р.Н. Ахметов в конструкторском бюро изучал ракеты-носители, теорию космонавтики, баллистику, приборы управления и многое-многое другое. И сегодня, будучи состоявшимся профессионалом своего дела и руководителем большого коллектива, Равиль Нургалиевич убеждён, что у настоящего инженера постоянно должны возникать идеи и творчество всегда идёт параллельно с разработкой, изготовлением и испытанием. «Сегодня в ракетно-космической отрасли

задачи настолько масштабны, что их решить в одиночку невозможно. Со своими соратниками, помощниками, коллегами в рамках разговора или «мозгового штурма» мы решаем поставленную задачу сообща, – говорит Р.Н. Ахметов. – Чаще всего в процессе споров возникает единая коллективная мысль, которую каждый из присутствующих не выдал бы никогда в одиночку. И сказать, кому конкретно принадлежит это открытие, уже трудно – каждый вложил по кирпичику в эту идею. Это уже коллективное творчество. Такие вещи позволяют мыслить позитивно и находить нетривиальные решения».

В конце 1990-х – начале 2000-х годов в ЦСКБ активно проводились работы по модернизации РН «Союз», в результате сегодня в эксплуатации используется РН «Союз-2» в нескольких модификациях, что позволило повысить энергетику РН сначала на 200-300 кг и в итоге до 900-1000 кг за счёт нового двигателя III ступени. В декабре 2015 года РН «Союз-2» этапа 1а и РН «Союз-2» этапа 1б приняты в штатную эксплуатацию. В РКЦ «Прогресс» с 2014 года была начата программа перевода запусков грузовых

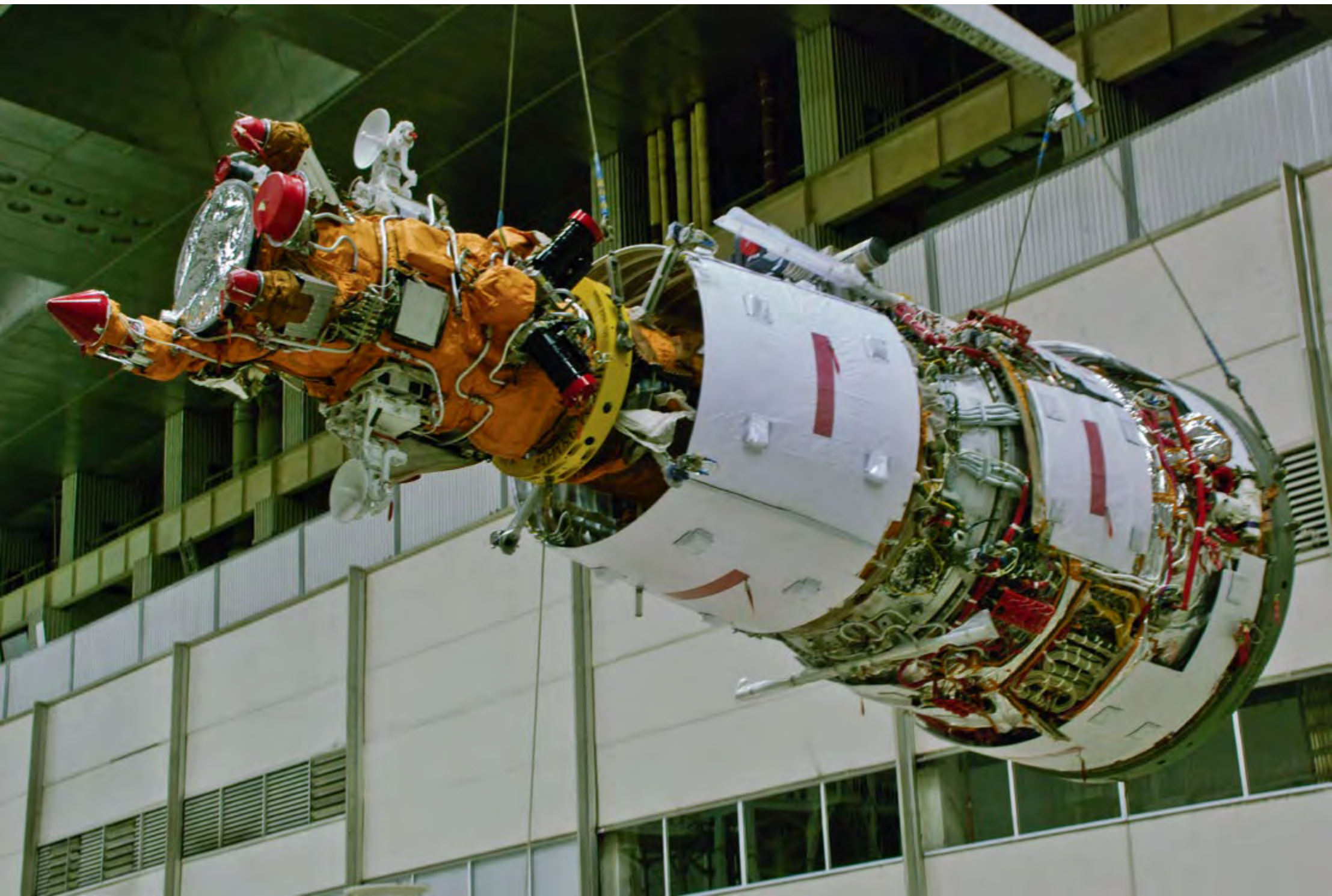


Р.Н. Ахметов (в центре), А.Н. Кирилин (второй слева), С.В. Тюлевин (первый справа) на стартовом комплексе космодрома «Байконур», 2000-е годы





Космический аппарат  
«Ресурс-П»



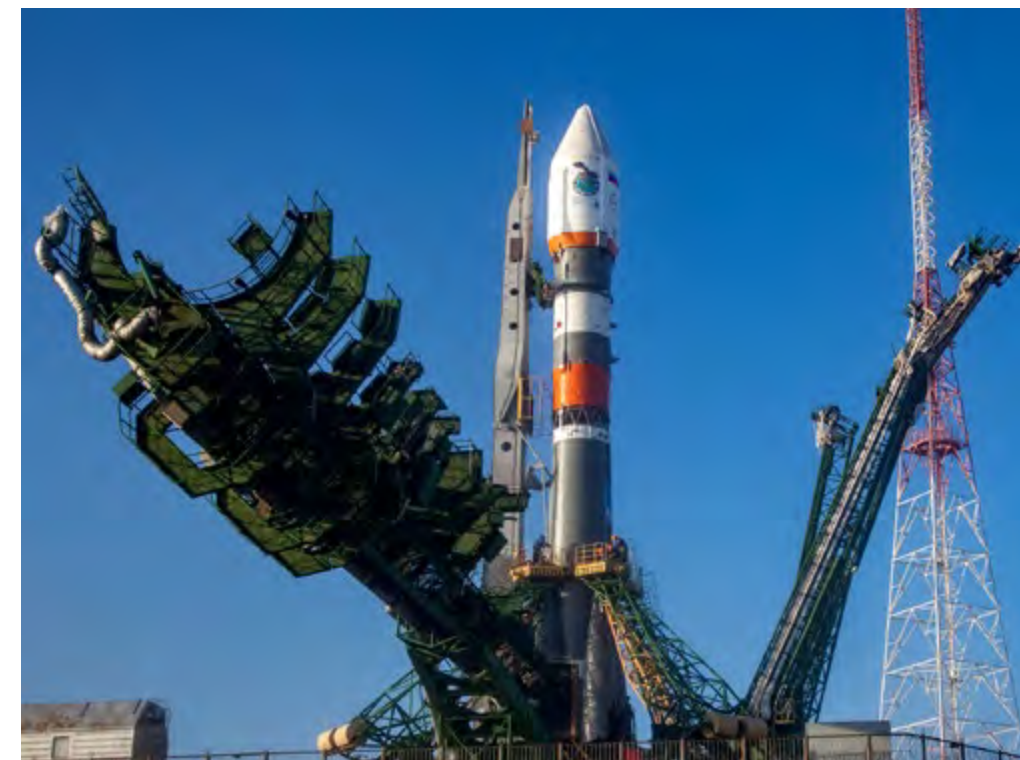
кораблей с аналоговых ракет-носителей на новые РН типа «Союз-2», а с 2019 года запуски пилотируемых кораблей тоже переводятся на цифровую РН «Союз-2».

В 2008 году под руководством генерального конструктора Р.Н. Ахметова в инициативном порядке коллективом КБ была разработана РН лёгкого класса «Союз-2-1в». Первый запуск новой ракеты состоялся в 2013 году на космодроме «Плесецк». Подготовка происходила очень напряжённо, пуск состоялся 28 декабря 2013 года. Вместе с РН в РКЦ был также разработан БВ «Волга». В связке «Союз-2-1в» и блок выведения «Волга» было проведено три пуска. Один РБ «Волга» запускался с РН «Союз-2-1а» в ходе первого пуска с нового российского космодрома «Восточный» 28 апреля 2016 года.

В истории ракетно-космической техники в РКЦ «Прогресс» есть уникальный опыт создания КА «Ресурс-ДК1»: космический аппарат был запущен на орбиту 15 июня 2006 года и, превысив срок гарантийной эксплуатации в три раза, отработал на орбите более девяти лет. КА вёл панхроматическую и многоспектральную съёмку поверхности Земли с разрешением около 1 метра. КА «Ресурс-ДК1» – первый гражданский аппарат с таким высоким разрешением съёмки, имел уникальные характеристики и высокую надёжность систем. За время эксплуатации «Ресурса-ДК1» специалистами КБ накоплен опыт высокоточного управления аппаратом, отработаны методы повышения его живучести на орбите. Эти наработки и сегодня активно используются работниками КБ при создании последующих перспективных КА.

В настоящее время КА «Ресурс-П» № 1 отработал на орбите более шести лет, превысил гарантийный срок и продолжает снимать земную поверхность не только с высоким пространственным, но и с высоким спектральным разрешением. Возможность комплексного наблюдения делает этот аппарат уникальным среди мировых КА ДЗЗ.

Под руководством Р.Н. Ахметова в РКЦ «Прогресс» продолжилась разработка перспективных средств наблюдения: кроме четвёртого и пятого КА типа «Ресурс-П», в центре создаётся более



Ракета-носитель  
«Союз-2» на старте



После успешного пуска. Справа на фото: Р.Н. Ахметов, В.А. Капитонов, И.В. Бармин



совершенная модификация КА «Ресурс-ПМ», а также высокоточный радиолокационный комплекс «Обзор-Р». С 2008 года на предприятии начал работу Центр приёма и обработки информации дистанционного зондирования Земли (ЦПОИ) «Самара», с 2014 года ЦПОИ «Самара» вошёл в Единую территориально-распределительную информационную систему Д33 из космоса и является Поволжским региональным центром Роскосмоса. С 2015 года организована передача съёмок территории Самарской области министерствам и ведомствам региона.

С 2012 года в РКЦ «Прогресс» создан наземный комплекс управления малыми космическими аппаратами (МКА), специалистами ЦПОИ обеспечено управление двумя МКА «Аист», и

сейчас центром принимается информация с МКА «Аист-2Д». Этот аппарат запущен в ходе первой пусковой кампании с космодрома «Восточный», он имеет уникальные для МКА характеристики и выполняет высокоточную съёмку земной поверхности.

В ракетно-космическом центре с 2013 года заказчиком предлагается полный цикл работы с космическим аппаратом: создание документации, изготовление, испытания, запуск и, наконец, управление спутником на орбите, приём и обработка информации с КА.

Равиль Нурғалиевич приложил все усилия, чтобы сохранить в ракетно-космическом центре «Прогресс» традиции создания перспективной современной техники для обеспечения

Сборка космического аппарата «Обзор-Р»

Ракета-носитель легкого класса «Союз-2» этапа 1в на стартовом столе



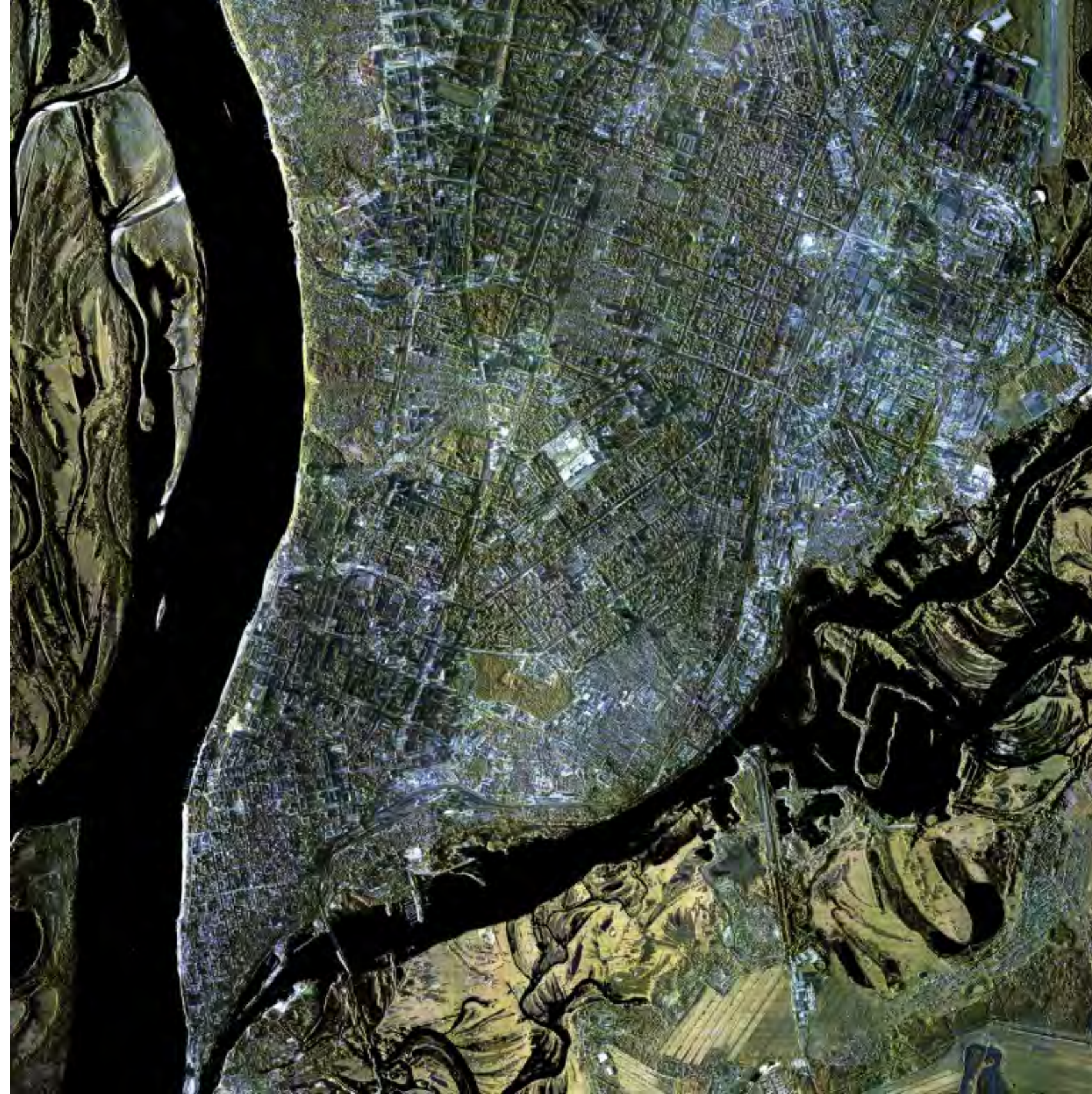


Федеральной космической программы и изучения космоса.

За значимый вклад в создание перспективных образцов ракетно-космической техники Р.Н. Ахметов награждён орденом Почета и Орденом Дружбы, имеет почётное звание «Заслуженный конструктор РФ», является лауреатом премии Правительства РФ имени Ю.А. Гагарина. Его вклад в создание российской космической техники отмечен многими другими наградами и званиями.

Сегодня Равиль Нургалиевич продолжает работать в должности первого заместителя генерального директора РКЦ «Прогресс» – генерального конструктора – начальника ЦСКБ. В разработках РКЦ, как и прежде, используется современный подход, внедряются новые технологии и новые материалы, и сегодня молодое поколение конструкторов, инженеров, технологов и рабочих на основе опыта предшественников обеспечивает создание лучших образцов ракетно-космической техники.

Глава ГК «Роскосмос»  
Д.О. Рогозин вручает  
награду Р.Н. Ахметову



Самара из космоса



# СОВРЕМЕННЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ

## Баранов Дмитрий Александрович

Генеральный директор  
АО «РКЦ «Прогресс»  
(с 2018 года по  
настоящее время)

**Д**митрий Александрович Баранов был назначен на должность генерального директора РКЦ «Прогресс» в ноябре 2018 года, перед этим около полугода он исполнял обязанности руководителя ракетно-космического центра. Дмитрий Александрович – современный руководитель, прошедший серьёзную профессиональную школу инженера-конструктора, руководителя международного технического проекта, он занимался подготовкой к пуску и был одним из руководителей первого запуска РН «Союз-2» на новом российском космодроме «Восточный» 28 апреля 2016 года.

Дмитрий Александрович родился в Куйбышеве (ныне Самара), здесь же окончил школу, затем первый факультет КуАИ. После первого курса вуза служил в рядах Советской армии. По завершении обучения в институте, который уже был переименован в СГАУ (Самарский государственный аэрокосмический университет), он получил квалификацию «инженер-механик» по специальности «ракетостроение». На последнем курсе университета Дмитрий Баранов проходил преддипломную практику в ЦСКБ, а через год

вернулся в это же подразделение на инженерную должность. В секторе под руководством В.Н. Новикова специалисты КБ занимались «увязкой» ракет-носителей с космическими аппаратами.

Заместитель генерального конструктора А.М. Солдатенков в 1997 году предложил Дмитрию Александровичу перейти в службу ведущих конструкторов на должность ведущего инженера-конструктора. В то время в КБ активно занимались разработкой РН «Союз-ФГ». Эта ракета эксплуатируется с 2001 года по пилотируемой программе и служит для доставки космических кораблей на МКС, в этом, 2019 году запланировано завершение пусков данной модификации РН. Всего запущено около 70 ракет-носителей, надёжность РН «Союз-ФГ» – 0,985.

В связи со сменой экономической политики нашей страны остро встал вопрос о подготовке специалистов производственной сферы в экономических вопросах. Ведущий конструктор Д.А. Баранов был направлен на обучение по президентской программе в Московском государственном университете экономики,



статистики и информатики (МЭСИ) по специальности «Антикризисное управление и финансовое оздоровление предприятия». В 1999 году Дмитрий Александрович успешно окончил обучение.

С 2000 года Д.А. Баранов проходил стажировку в АО «Старсем» и несколько лет работал во Франции представителем «ЦСКБ-Прогресс» и специалистом по РН «Союз». В 2005 году генеральный директор А.Н. Кирилин предложил Дмитрию Александровичу вернуться в Самару, на основную площадку нашего предприятия, на должность заместителя генерального директора – главного конструктора изделия – директора программы «Союз» в ГКЦ». В рамках своих обязанностей с 2008 по 2011 год Д.А. Баранов много времени проводил в Гвианском космическом центре: руководил монтажом российского оборудования – не только изготовления «ЦСКБ-Прогресс», но и НПО им. С.А. Лавочкина и КБ общего машиностроения им. В.П. Бармина. Первый запуск ракеты-носителя «Союз-СТ» (модификации «Союз-2») был осуществлён 21 октября 2011 года. Дмитрий Александрович руководил российским расчётом специалистов и провёл несколько первых пусковых кампаний в качестве руководителя операций по запуску. К 2019 году осуществлено более двадцати запусков ракеты-носителя «Союз-СТ» с космодрома во Французской Гвиане, все они были успешными.

Начиная с 2012 года Д.А. Баранов бывал на космодроме «Восточный» не реже одного раза в месяц, иногда чаще. Это были плановые поездки для решения текущих задач, а также в рамках визитов вице-преьера российского правительства Д.О. Рогозина и руководителей Роскосмоса.

Позже Д.А. Баранов вспоминал: «Новый космодром – это огромное количество трудностей. Иногда казалось, что ничего другого, кроме трудностей, не было».

В соответствии с законодательством РФ до начала строительства космодрома необходимо было заранее информировать население о ситуациях, связанных с его эксплуатацией. Для этого необходимо оценить воздействие технического



Пуск ракеты-носителя «Союз-СТ» с космодрома в ГКЦ



В цехе сборки ракет-носителей «Союз-2»



Первый пуск РН «Союз-2»  
этапа 1а с космодрома  
«Восточный»,  
28 апреля 2016 года





А.В. Охлопков,  
В.А. Капитонов  
и Д.А. Баранов  
на космодроме  
«Восточный»



Д.А. Баранов (слева)  
и руководители РКЦ  
«Прогресс» во время  
пуска РН «Союз-СТ» с  
космодрома в ГКЦ



объекта на окружающую среду и провести общественные слушания. Дмитрий Александрович лично участвовал в официальных мероприятиях, он вместе со специалистами по несколько часов отвечал на самые разные вопросы жителей Дальнего Востока, обеспокоенных соседством с космодромом, объясняя, что РН «Союз» – самые надёжные и экологичные ракеты на Земле.

В ракетно-космическом центре «Прогресс» РН «Союз-2» для космодрома «Восточный» была существенно модернизирована: на ракету-носитель установлена новая бортовая цифровая машина (БЦВМ). Она значительно мощнее, в два раза легче и на 50 % дешевле БЦВМ ракет, пускаемых с Байконура и Плесецка; на РН «Союз-2-1а» проведена замена бортовой кабельной сети, а современные аккумуляторные батареи более эффективны и практически не требуют подготовки.

После первого пуска с «Восточного», который состоялся в присутствии первого лица страны, президента Российской Федерации В.В. Путина 28 апреля 2016 года, Д.А. Баранов рассказывал: «На космодроме «Восточный» в рамках подготовки к первому пуску работали около 300 специалистов РКЦ «Прогресс». Люди работали очень слаженно, большинство из них на космодроме находились больше двух месяцев. В таких ответственных командировках люди срабатываются и лучше узнают друг друга. Я считаю, что наши ребята – молодежь и кто постарше – все очень хорошо себя проявили». С момента этого исторического пуска РКЦ «Прогресс» является единственным в мире предприятием, осуществляющим запуски ракет-носителей собственного производства с четырёх космодромов.

До назначения генеральным директором РКЦ «Прогресс» Д.А. Баранов работал на должности заместителя генерального конструктора по средствам выведения и занимался в РКЦ вопросами создания и производства ракет-носителей. В 2017 году Дмитрий Александрович защитил кандидатскую диссертацию, получил степень кандидата технических наук.

В настоящее время под руководством генерального директора Д.А. Баранова РКЦ «Прогресс» работает над реализацией

перспективных космических проектов. Один из них – разработка и создание новой современной РН среднего класса «Союз-5», эта ракета-носитель будет принципиально отличаться от уже существующих РН. Над созданием носителя трудится молодой коллектив разработчиков и проектантов, в Самаре уже активно идёт производственный процесс, закупается высокотехнологичное оборудование с учётом использования новых технологий и современных материалов. РН «Союз-5» будет выводить до 18 тонн полезной нагрузки на низкую опорную орбиту, это эффективно дополнит линейку грузоподъёмности российских ракет-носителей.

Также коллектив самарского ракетно-космического центра при непосредственном участии Дмитрия Александровича занимается подготовкой эскизного проекта новой сверхтяжёлой РН, в этом проекте «Союз-5» – одна из ступеней сверхтяжёлой ракеты. В ближайшем будущем предстоит выбрать тот вариант сверхтяжёлой РН, при котором её создание и эксплуатация будут максимально эффективными.

За вклад в развитие космической отрасли Д.А. Баранову присвоили Почётное звание «Заслуженный конструктор Российской Федерации», он является лауреатом премии Правительства РФ имени Ю.А. Гагарина. Деятельность Дмитрия Александровича отмечена Благодарностями Роскосмоса и Министерства промышленности, энергетики и технологий Самарской области, также ему вручены медаль Федерации космонавтики России «Полёт Ю.А. Гагарина» и знак Королёва Роскосмоса. В 2018 году Д.А. Баранову было вручено Благодарственное письмо Самарской губернской думы.



Губернатор Самарской  
области Д.И. Азаров и  
генеральный директор  
АО «РКЦ «Прогресс»  
Д.А. Баранов



Д.А. Баранов  
докладывает  
Д.О. Рогозину и  
членам делегации  
ГК «Роскосмос»,  
май 2019 года



Боевой расчет при  
подготовке к запуску  
РН «Союз-2» этапа 1а с  
космодрома «Восточный»





# Заключение

Дорогие друзья!

«125 лет создаём лучшую технику. История РКЦ «Прогресс» в лицах» – уникальное издание, посвящённое руководителям нашего предприятия (завод «Дукс», Государственный авиационный завод № 1, завод «Прогресс», ЦСКБ, АО «РКЦ «Прогресс») за всю его 125-летнюю историю. Это первый опыт систематизации сведений об их деятельности, вкладе в разработку и производство авиационной и ракетно-космической техники. При подготовке книги использованы материалы из фонда музея истории АО «РКЦ «Прогресс», семейных архивов Третьяковых, Литвиновых, Козловых, Абрамовых, Ленковых. Проведена большая работа в архивах страны: Государственном архиве Российской Федерации (ГА РФ), Российском государственном архиве экономики (РГАЭ), Российском государственном военно-историческом архиве (РГВИА), Отраслевом архиве по ракетно-космической деятельности ГК «Роскосмос», «Российском государственном архиве в г. Самаре» (РГА в г. Самаре), Центральном государственном архиве Самарской области (ЦГАСО), Самарском областном государственном архиве социально-политической истории (СОГАСПИ).

Данное издание по ряду объективных причин не претендует на полноту представленных материалов. Так, например, архивные документы 1918-1938 годов долгое время не были доступны в полном объёме, а о некоторых директорах предприятия этого периода сохранились лишь отрывочные сведения. Тем не менее мы попытались наиболее достоверно на сегодняшний день отразить историю предприятия через призму личностей его руководителей. Насколько нам это удалось, судить вам, дорогие читатели.

Авторы-составители















































**125 лет создаём лучшую технику. История РКЦ  
«Прогресс» в лицах.**

**Авторы-составители: С. В. Семенов, О. Г. Гурина.**

**Дизайн и компьютерная вёрстка: А. А. Якунин.**

**Корректор: М. В. Федотова.**

**Использованы фотографии из архива АО «РКЦ  
«Прогресс», А. А. Якунина, Г. И. Ястребкова и сети  
Интернет.**

**Отпечатано в типографии АО «РКЦ «Прогресс».**

**443009, г. Самара, ул. Земеца, 18.**

**Заказ № 1642.**

**Тираж: 1000 экз.**