



ИСТОРИЯ ВНИИА В ЛИЦАХ

Том 2

А.В.ЛЯПИДЕВСКИЙ

С.В.САРАТОВСКИЙ

Е.В.ЕФАНОВ

Н.В.ПЕЛЕВИН

**СОТРУДНИКИ ВНИИА - ЛАУРЕАТЫ ПРЕМИЙ
И КАВАЛЕРЫ ОРДЕНА ЛЕНИНА**

ИСТОРИЯ ВНИИА В ЛИЦАХ

Том 2

Анатолий Васильевич ЛЯПИДЕВСКИЙ

Сергей Васильевич САРАТОВСКИЙ

Евгений Васильевич ЕФАНОВ

Николай Васильевич ПЕЛЕВИН

**Сотрудники ВНИИА - лауреаты премий
и кавалеры ордена Ленина**

Москва

ИздАТ

2012

УДК 65.011.5(091)
ББК 63.3
И90

И90 История ВНИИА в лицах. Том 2. Анатолий Васильевич Ляпидевский, Сергей Васильевич Саратовский, Евгений Васильевич Ефанов, Николай Васильевич Пелевин, сотрудники ВНИИА - лауреаты премий и кавалеры ордена Ленина
/Под общей редакцией д.э.н. С.Ю.Лопарева, д.т.н., проф. Г.А.Смирнова - М.: ИздАТ, 2012 г. - 172 стр., илл.

Данное издание является продолжением биографической серии «История ВНИИА в лицах». В книге рассказывается о жизненном и трудовом пути людей, сыгравших значительную роль в становлении и развитии Всероссийского научно-исследовательского института автоматики им. Н.Л.Духова.

УДК 65.011.5(091)
ББК 63.3

ISBN 978-5-86656-262-6

© ВНИИА, 2012

Анатолий Васильевич Ляпидевский (1908-1983 гг.) - поллярный летчик, генерал-майор авиации, общественно-политический и хозяйственный деятель, первый в истории страны Герой Советского Союза. Работал на предприятии с 1949 по 1961 год. Директор опытного завода при институте с 1954 по 1961 год. Находясь на этом посту, сыграл значительную роль в становлении предприятия в период перехода его в атомную отрасль.

Сергей Васильевич Саратовский (1914-1982 гг.) - специалист в области технологии изготовления систем автоматики ядерных боеприпасов, лауреат Государственной премии СССР. С 1933 по 1982 год работал во ВНИИА, прошел путь от конструктора до первого заместителя главного инженера по новой технике и технологии. Талантливый конструктор, технолог и производственник, он внес огромный личный вклад во внедрение в институте прогрессивной технологии, оборудования и средств механизации, повышение культуры производства.

Евгений Васильевич Ефанов (1918-1981 гг.) - специалист в области разработки ядерных боеприпасов, дважды лауреат Государственной премии СССР. С 1953 по 1981 год работал во ВНИИА, являлся руководителем первого проектного отдела института. Вошел в историю предприятия как выдающийся разработчик ядерных боеприпасов.

Николай Васильевич Пелевин (1908-1995 гг.) - специалист в области создания систем подрыва и нейтронного инициирования ядерных боеприпасов, лауреат Ленинской премии и Государственной премии СССР. С 1939 по 1984 год работал во ВНИИА. Возглавляя один из ведущих конструкторских отделов института, внес исключительный вклад в разработку автоматики подрыва ЯБП.

Оглавление

Часть I. Первый герой страны	5
Глава 1. Жизненный и трудовой путь А.В.Ляпидевского ...	6
Глава 2. Кавалер Золотой Звезды №1	
«Тихая моя биография»: А.В.Ляпидевский о себе	13
Глава 3. Штрихи к портрету А.В.Ляпидевского	
Последнее интервью	49
Роберт Ляпидевский о своем отце	53
Жизни славный календарь	56
Награды А.В.Ляпидевского	58
Память	59
 Часть II. От завода №25 МАП -	
к Всероссийскому НИИ автоматики имени Н.Л.Духова	61
С.В.Саратовский, Е.В.Ефанов, Н.В.Пелевин	62
 Часть III. Сотрудники ВНИИА -	
лауреаты Ленинской и Государственной премий,	
премий Совета Министров СССР и Правительства РФ,	
кавалеры ордена Ленина	81

ПЕРВЫЙ ГЕРОЙ СТРАНЫ



**Анатолий Васильевич
ЛЯПИДЕВСКИЙ**

(1908-1983)

Глава 1

Жизненный и трудовой путь А.В.Ляпидевского

Анатолий Васильевич Ляпидевский родился 23 марта 1908 года на Кубани в станице Белоглинской (ныне село Белая Глина Краснодарского края). Его отец, Василий Иванович, был учителем сельской двухклассной школы, в 1914 году стал священником, а с 1929 года снова стал учительствовать. Мать, Лидия Кузьминична, занималась хозяйством и воспитанием семерых детей, из которых Анатолий был старшим. С семилетнего возраста он летом батрачил, а зимой учился. Работал подручным у кузнеца, затем учеником слесаря, трудился на маслобойном заводе.

Окончив в 1926 году среднюю школу в г. Ейске, Анатолий недолгое время работал мотористом на дизеле, помощником шофера на линейном автобусе. В том же году, откликнувшись на призыв «Молодежь - в авиацию!», Ляпидевский по комсомольской путевке становится курсантом Ленинградской военно-теоретической школы ВВС. Закончив ее, в 1927 году Анатолий поступает в Севастопольскую школу морских летчиков. Там состоялся его первый полет. Затем, как пишет в своей автобиографии Ляпидевский, «по окончании вышеуказанной школы в 1929 году, служил военным летчиком и командиром воздушного корабля в 62-ой авиационной эскадрилье и в 4-ой авиабригаде ВВС Балтийского моря в г. Ленинграде до 1931 года».

В мае 1931 года Анатолий Васильевич возвращается в Севастопольскую школу морских летчиков уже в должности инструктора, затем служит в Ейске, где летает по дальнему для того времени маршруту Москва-Харьков-Ейск. В марте 1933 года Ляпидевский демобилизовался и добился перевода в Управление гражданского воздушного флота, а оттуда - на линию Хабаровск-Сахалин. Через несколько месяцев фамилия героя - полярного летчика Анатолия Ляпидевского - стала известна всей стране и всему миру.

Сам Анатолий Васильевич в автобиографии так пишет о главном событии в своей жизни: «С октября 1933 года по июнь 1934 года

находился в экспедиции за Полярным Кругом - на Чукотке (мыс Дежнева), где принимал участие в спасении экипажа парохода «Челюскин», раздавленного льдами полярного моря». За этими скупыми строками - одна из самых волнующих и героических страниц советской эпохи.

Знаменитый корабль имел одну из самых коротких биографий. Он был построен в 1933 году в Дании на верфях известной судостроительной фирмы «Burmeister and Wain» (B&W, Copenhagen) по заказу советских внешнеторговых организаций. Пароход имел водоизмещение 7500 т, мощность двигателей - 2400 лошадиных сил, скорость - до 12,5 узлов.

3 июня 1933 года, сначала под названием «Лена», пароход был спущен на воду. Первый переход он совершил в Ленинград, куда прибыл уже 5 июня и получил новое название - «Челюскин» - в память русского мореплавателя и исследователя Севера С.И. Челюскина. Пароход сразу стали готовить к длительному плаванию в северных морях.

16 июля 1933 года, имея на борту 800 тонн груза, 3500 тонн угля и более ста членов команды и участников экспедиции, «Челюскин» покинул ленинградский порт и направился на запад, к месту своего рождения - Копенгагену. На верфи судостроители за шесть дней устранили некоторые из дефектов. Затем - переход в Мурманск, где на пароход погрузили самолет-амфибию «Ш-2».

2 августа 1933 года «Челюскин» вышел из Мурманска в свое историческое плавание. На борту его было 111 пассажиров. На капитанском мостике стоял опытный полярник В.И. Воронин. «Челюскин» должен был повторить подвиг «Сибирякова», впервые в истории мореплавания прошедшего за одну короткую летнюю навигацию из Белого моря в Тихий океан. Его переход рассматривался как пробный в условиях плавания во льдах. Он должен был стать проверкой проходимости Северного морского пути не только ледоколами, но и транспортными кораблями. Начальником экспедиции на «Челюскине» стал выдающийся исследователь Арктики Отто Юльевич Шмидт.

Плавание шло успешно вплоть до Новой Земли. Затем «Челюскин» вошел в Карское море, не замедлившее показать и

свой плохой характер, и беззащитность «Челюскина» перед настоящими полярными льдами. Серьезная деформация корпуса и течь появились 13 августа 1933 года. Встал вопрос о возврате назад, но было принято решение продолжить путь. В Восточно-Сибирском море стали попадаться тяжелые льды. 9 и 10 сентября «Челюскин» получил вмятины по правому и левому борту, лопнул один из шпангоутов, и усилилась течь. Корабль вмерз во льды и стал дрейфовать.

4 ноября 1933 года, благодаря удачному дрейфу, «Челюскин» вошел в Берингов пролив. До чистой воды оставались считанные мили. Но никакие усилия команды не смогли спасти положения. Движение на юг стало невозможным. В проливе началось движение льдов в обратную сторону, и «Челюскин» снова оказался в Чукотском море. Судьба корабля зависела полностью от ледовой обстановки. Зажатый льдами пароход самостоятельно передвигаться не мог.

В середине февраля 1934 года в эфир ушла радиogramма, которая начиналась словами: «13 февраля в 15 часов 30 минут в 155 милях от мыса Северного и в 144 милях от мыса Уэлен «Челюскин» затонул, раздавленный сжатием льдов...». Последними с «Челюскина» сошли Шмидт и Воронин. Завхоз Борис Могилевич замешкался на палубе, и на него накатились бочки. Пароход вместе с Могилевичем ушел на дно. На льдине оказались 104 человека, среди них 10 женщин и 2 ребенка. Могилевич стал единственной жертвой этой экспедиции.

Два месяца, с 13 февраля по 13 апреля 1934 года, 104 человека боролись за жизнь, вели героическую работу по устройству организованной жизни на льду океана и строительству аэродрома, который постоянно разламывался, покрывался трещинами и торосами, заносился снегом. Челюскинцы обустроивали свой лагерь, для женщин и детей построили деревянный барак, соорудили пекарню, стали выпускать стенгазету «Не сдаемся!». Душой лагеря был Отто Юльевич Шмидт. Радиосвязь с материком обеспечивал знаменитый полярный радист Эрнст Кренкель.

На поиски экспедиции на Чукотку вылетели три самолета из Хабаровска, пять - с мыса Олюторского, два - с Аляски. Из Владивостока со спасательными партиями, самолетами и

дирижаблями вышли пароходы «Смоленск», «Сталинград» и «Совет». С запада, курсом на Чукотское море, шел ледокол «Красин».

Массовая эвакуация людей началась в апреле. Всех участников ледовой эпопеи, показывая чудеса мужества, спасли семь отважных авиаторов: Анатолий Ляпидевский, Сигизмунд Леваневский, Василий Молоков, Маврикий Слепнев, Иван Доронин, Михаил Водопьянов и командир отряда Николай Каманин.

Ляпидевский был первым, кто добрался до ледового лагеря Шмидта в тяжелейших погодных условиях. Сам Анатолий Васильевич говорил об этом так: «Мы готовились к этому броску из поселка Уэлен на мысе Дежнева. 29 раз (!) вылетали, брали курс к льдине челюскинцев и каждый раз возвращались - стихия свирепствовала, мороз доходил до сорока градусов. И все же пришел долгожданный день 5 марта...» Экипаж отважного летчика забрал из лагеря 12 человек: 10 женщин и 2 детей. Героический рейс Ляпидевского стал началом освобождения участников челюскинской эпопеи, за судьбами которых с тревогой и сочувствием следили во всем мире.

В связи с успешным спасением челюскинцев семерым прославившимся летчикам была присвоена учрежденная в то время высшая степень отличия, мужества и героизма - звание Героя Советского Союза - и одновременно все они были награждены орденами Ленина. Героем Советского Союза №1 стал Анатолий Васильевич Ляпидевский. С 16 апреля 1934 года - даты введения звания Героя Советского Союза - этой высокой награды были удостоены 12 772 человека. Анатолий Васильевич Ляпидевский навсегда вошел в историю СССР как первый его Герой. Впоследствии, когда в 1939 году был введен особый знак отличия - медаль «Золотая Звезда», Ляпидевскому была вручена такая медаль за номером один.

Как пишет Роберт Ляпидевский, сын прославленного летчика, в своих воспоминаниях, «отец хорошо понял, как важны для авиаторов надежные моторы, навигационные приборы и отличная связь, и поэтому с удовольствием поступил на инженерный факультет Военно-воздушной инженерной академии им. Н.Е.Жуковского». В академии Ляпидевский учился с 1935 по 1939 год и

закончил ее с отличием по специальности «инженер-механик», получив квалификацию военного инженера-механика Военно-Воздушных Сил.

Снова обратимся к автобиографии Анатолия Васильевича, в которой он пишет: «По окончании Академии был откомандирован для прохождения дальнейшей службы в Министерство авиационной промышленности, где и служил в различных должностях вплоть до директора завода».

Началась Великая Отечественная война, и прославленный летчик вновь вернулся в строй. Теперь он служил Родине на инженерно-командных должностях, активно реализуя свои знания и накопленный богатый опыт авиатора. «В 1942 году, - пишет Ляпидевский, - я был вновь мобилизован в кадры РККА и направлен в действующую армию на Карельский фронт. Служил в должности заместителя командующего ВВС 19-ой армии по тылу, после выделился в самостоятельную 7-ую Воздушную Армию начальником отдела полевого ремонта самолетов». За выполнение заданий командования на фронте ему было присвоено звание генерал-майора авиации, он был награжден орденами и медалями, среди которых ордена Отечественной войны I и II степени, медали «За оборону Москвы», «За оборону Советского Заполярья» и «За победу над Германией».

Организаторский талант А.В.Ляпидевского вновь был востребован в сентябре 1943 года, когда его, квалифицированного специалиста в области авиационной техники, вновь откомандировали в Министерство авиационной промышленности и назначили директором авиазавода №156. С 1945 по 1949 год он работал главным контролером Госконтроля СССР, был заместителем министра авиационной промышленности. Но, как писал его сын Роберт, «не лежала душа крылатого человека к работе столоначальника».

В 1949 году А.В.Ляпидевский был назначен директором завода №25 Министерства авиационной промышленности, и в течение 12 лет его жизнь была связана с этим предприятием. В мае 1954 года завод был передан в Министерство среднего машиностроения, и Ляпидевский был назначен первым заместителем начальника КБ-25 Н.Л.Духова и директором опытного завода №25.

Имея большой опыт в деле организации и руководства оборонным производством, Анатолий Васильевич вместе с Н.Л.Духовым,

В.А.Зуевским, А.А.Бришом, П.Н.Гольцовым, М.Г.Иншаковым участвовал в организационном формировании предприятия и тематики работ. В характеристике 1956 года на представление к награждению Ляпидевского орденом Трудового Красного Знамени сказано: «В течение 1954-55 гг. обеспечил умелое руководство перестройкой работы предприятия по тематике МСМ. Одновременно обеспечивал своевременное выполнение производственного плана по разработке и изготовлению высококачественных образцов новых видов изделий и по развитию научно-исследовательских работ по новой тематике. Все изделия, созданные на предприятии, успешно прошли испытания. Пользуется исключительно большим авторитетом на предприятии». Помимо вышеназванного ордена Трудового Красного Знамени, за период руководства предприятием под началом МСМ Ляпидевский также был награжден орденом Ленина (1954 год) и орденом «Знак Почета» (1960 год).

Будучи директором опытного производства, А.В.Ляпидевский много сил и энергии отдавал решению социально-бытовых вопросов, уделял большое внимание улучшению условий труда и отдыха сотрудников. Он часто бывал в цехах, выступал с лекциями и докладами перед молодежью, обстоятельно беседовал с кадровыми рабочими. Каждое лето Анатолий Васильевич обязательно по несколько раз посещал пионерский лагерь, рассказывая ребятам о годах становления отечественной авиации.

Общественная работа занимала большое место в его жизни: он был депутатом Верховного Совета СССР в период с 1937 по 1946 год, неоднократно избирался депутатом Моссовета. Когда в 1961 году Ляпидевский вышел в отставку и уволился с нашего предприятия, он стал вести активную общественную работу в Совете ветеранов при ДОСААФ.

Но «на покое» Анатолий Васильевич пробыл недолго. Вскоре он пошел работать в испытательный отдел конструкторского бюро А.И.Микояна, и на этом известном авиационном предприятии работал до последних дней своей жизни в должности заместителя главного инженера, отдавая свой богатейший опыт и знания делу развития отечественного самолетостроения. В 1983 году за многолетнюю плодотворную работу на этом поприще он был удостоен высокого звания «Почетный авиастроитель».

Умер Анатолий Васильевич Ляпидевский 29 апреля 1983 года в возрасте 75 лет. Как Герой Советского Союза, был похоронен на Новодевичьем кладбище. Помимо Звезды Героя, за свою долгую и славную службу Родине Ляпидевский был награжден тремя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, орденом Красного Знамени, орденами Отечественной войны I и II степени, Трудового Красного Знамени, двумя орденами Красной Звезды, орденом «Знак Почета» и многими медалями.

В память о первом Герое Советского Союза именем Ляпидевского названы улицы в городах России и Украины. В Москве на доме, где он жил (Никитский бульвар, 9), есть мемориальная доска в его честь. Памятник А.В.Ляпидевскому установлен на его малой Родине, в селе Белая Глина Краснодарского края, в 1990 году в честь 170-летия села. Имя Ляпидевского носит Омский летно-технический колледж гражданской авиации.

В стенах Всероссийского научно-исследовательского института автоматики им. Н.Л.Духова сохраняют память об А.В.Ляпидевском. Мы помним его как человека, сыгравшего значительную роль в становлении нашего предприятия в непростой период перемен - времени перехода его в атомную отрасль промышленности. В экспозиции институтского музея, посвященной истории предприятия, портрет Анатолия Васильевича Ляпидевского по праву занимает первое место в ряду славных руководителей ВНИИА.

Глава 2

Кавалер Золотой Звезды №1

«Тихая моя биография»: А.В.Ляпидевский о себе*

Нет в моей биографии ни удивительных приключений, ни замечательных открытий. Тихая моя биография. Многие спрашивают меня теперь, как я летал, падал, разбивался, замерзал, отчаивался, спасался. Но я не падал, не замерзал и не отчаивался. Самая скромная биография.

Вспыльчивым я никогда не был, покладистым меня тоже нельзя назвать. Обидчив ли я? Не особенно. Хотя... смотря, кто обижает - это самое главное.

Мои склонности: люблю музыку, особенно минорного характера, песни, особенно тихие. Не то чтобы я очень увлекался ими, но люблю. Люблю матросские песни.

Я родился в 1908 году. В феврале 1917 года мне было девять лет. Царскую власть помню смутно, жандарма, к примеру, не наблюдал никогда. Пристава, коллежского регистратора, асессора, предводителя дворянства не видел в глаза ни разу. Статского советника тоже.

Учение и драки

Отец мой работал учителем в станице Белоглинской Кубанской области. Здорово пил. Была у него веселая компания. Приятели его приходили вместе с детьми к нам, дети играли во дворе, а родители выпивали. Потом мы отдавали визит. Опять дети играли. Родители опять выпивали.

В 1914 году отец, чтобы не идти воевать, пошел в псаломщики, потом стал дьяконом. В церкви папаша работал скверно, бузил,

* Печатается по кн.: Как мы спасали челюскинцев / Под общ. редакцией Шмидта О.Ю., Баевского И.Л., Мехлиса Л.З. - М.: Правда, 1934.

его чуть не выгнали с работы. Выпивал так, что часто отказывался идти к заутрене, а то и на молебен. Мать ругалась, гнала его:

- Какой же ты, такой-сякой, священник! - кричала она.

- Отстань, мать, сам знаю, - отвечал обычно отец.

В начале войны, в 1914 году, мы переехали из Белоглинской в станицу Старощербиновскую. Война сразу же отразилась на детских играх. Стали играть в войну. Дрались чем попало, больше всего камнями. Соберутся человек 20 мальчишек, и начинается бой. Пускают в ход камни, чурбаки. Пострадавшие бежали жаловаться старшим братьям, те выходили на помощь. За них, в свою очередь, вступались бородачи. Тут уже дралась вся станица Старощербиновская.

Обычно в драке с мальчишками я не был страдающей стороной. Я лупил их отчаяннейшим образом, но перед бородачами приходилось отступать. Это было неприятно. Вообще я не любил отступать. Хотелось бить, побеждать. Удивительно любил победы!

В ту пору туговато приходилось семье, и меня отдали батрачить. Было мне семь лет. Я ездил на тягловых, подавал к току копны, работал по ломке кукурузы, резал подсолнух. За работу расплачивались осенью. Получил я три мешка пшеницы, полвоза кукурузы и полвоза подсолнуха. По окончании работы начал вновь ходить в школу.

Война тянулась уже два года. Настроение в станице падало. Цены на продовольствие росли, все давали по норме. Патриотами оставались казаки, да и то одни зажиточные. Остальные поговаривали, правда, не особенно громко: «Зачем нам война, на дьявола она нам нужна, на кой ляд она сдалась?»

В том году я первый раз в жизни увидел автомобиль: в Ейск приезжал генерал-майор. Он остановился в Старощербиновке, где у него был приятель - областной атаман.

Дух захватило у меня при виде такой удивительной машины. Я решил сам смастерить автомобиль. Украл доски, гвозди и молоток. У меня был трехколесный велосипед, я сломал его, взял колеса. После больших усилий сделал нечто вроде автомобиля: немного передвигалось, когда сзади подталкивали, гудело. Затем появились у нас фотографии танков; я принялся делать танки. На одной фотографии танк рушит телеграфный столб и взбирается на стену.

Я ставил бревна на колеса и таким «танком» бил старошербиновские заборы. За это меня самого били. И как!..

Мне в то время нравились всякие лихие картинки: скажем, большой плакат - кавалерийская атака наших частей. Нравилось не потому, что я был настроен против немцев, - привлекали храбрость, атака, штурм. Я сам пробовал джигитовать на лошади, однако неудачно: лошадь рванулась, и я вывихнул ногу. Тогда я бросил джигитовку.

Был я мальчишка резвый, но душой мягкий. Любил песни, любил сидеть над рекой по вечерам. Прельщали меня в сказках дальние поиски, верность до смерти и чтобы все было страшно, и чтобы был счастливый конец. Все хотелось мне уйти куда-нибудь, увидеть станции, города, войну. Такой я и теперь. Все новое, невиданное прельщает меня. Не сидится на месте.

Однажды во время урока до нас дошли сведения, что Николай отрекся от престола. Учитель русского языка приказал нам в хрестоматии вместо «Николай Александрович» всюду поставить «Михаил Александрович». Так наступила для нас в школе Февральская революция. Пока не вырос, не знал, что Михаилу Александровичу не довелось побывать на престоле.

В станице появились революционные воззвания, даже казаки приносили с собой листовки и маленькие книжонки. В частности, один принес воззвание Совета рабочих и солдатских депутатов. Многие тогда стали поговаривать, что этого казака надо арестовать. Но за него заступились: он-де не виноват, если ему на фронте такое воззвание дали.

Затем пошли слухи, что в Петрограде готовится выступление, что Совет рабочих депутатов не ладит с Учредительным собранием. И тут стало ясно, что Совет и Учредительное собрание не одно и то же. Слово «Совет» было не совсем мне понятно. Мы, мальчуганы, знали школьные советы. Поэтому у меня создалось впечатление, что Совет - нечто вроде школьного совета.

Зачем школьному совету биться с правительством? Выходить на улицу, тащить за собой пулеметы, взбираться на крыши? Кому? Учителям арифметики, географии, рисования, русского языка? Непонятно! Об Учредительном собрании мы знали лишь то, что туда входит Керенский. Слышали, что Керенский работает на фронтах, агитирует за «войну до победного конца».

Собралась рада, и атаман сказал:

- Казачество всегда будет служить родине, не предаст Россию. С фронта бегут солдаты, а казаки с фронта не удирают.

Речь звучала фальшиво, потому что тут же стояли казаки, бежавшие с фронта. Осенью пошли слухи, что немцы заберут всю Россию и будут топтать жен, детей мучить, рубить казаков. Снова собралась рада.

Казаки кричали:

- Плевать на всех! Будем сами себе хозяева! К черту царя, к дьяволу учредилку, к бесу совдеповцев!

Отец в это время уже не служил в церкви. В церкви пошли разногласия, появились новожиженцы. Житие моего отца, который не переставал пить самогон, показалось им недостаточно апостольским. Папашу выгнали из церкви.

Нездолго до Октября я бросил школу и пошел на промыслы - на каботажный лов. Потом работал у кузнеца. Эта работа мне не нравилась: перспектив никаких не было. Мне хотелось выполнять сложную работу, а приходилось работать мелочь: ответственные детали делал сам кузнец. Вообще он не слишком старался меня учить: это не наше, советское, время. Он говорил: «Я 15 лет учился, а потом стал самостоятельно работать, ты же учишься только 12 месяцев и хочешь все знать, все уметь».

И снова приходилось мне молотом шлепать. Устроился у слесаря: там была уже более солидная работа. Так началась зима 1917 года. В эту зиму появился у нас ревком.

История с маслом. Суффиксы и шомполики

Встаем мы раз утром и узнаем, что ночью пришли красные. Пошли на митинг. Ораторы произносили пламенные речи о мире, свободе и хлебе, о новых людях, новой жизни. Это меня сильно захватило. Через некоторое время слышим, что у Краснодара появилась Добровольческая армия генерала Корнилова. Я был уверен сперва, что это армия из солдат, которые добровольцами ушли на войну. Но зачем они тогда идут сюда, - этого я не знал. Потом выяснил у старших, что это армия, которая идет против власти Советов. Шли слухи, что добровольцы взяли Краснодар, что они приближаются к Старошербиновке.

В станице жизнь текла, между тем, своим чередом. Я опять поступил в школу. Там все было по-старому: зубрили деепричастия и суффиксы, решали задачи о бассейнах и цибиках чая, вкалывали иголки в учительские стулья, мазали мелом учительские пальто. Словом, жизнь шла нормально.

Пошел слух, что землю у хозяев отберут и отдадут ее заводам, фабрикам, вообще рабочим. Станица зашевелилась. Начались подпольные собрания, тайный сбор оружия. Готовились ударить в набат. Враждебного Советской власти элемента в станице было большинство.

Пришли регулярные красные части - молодцы, на шапках красные банты. Начался митинг. На митинге комиссар сказал:

- Казаки, чем вы недовольны? Знайте, я сам бывший штабс-капитан, многие годы служил в старой армии, хорошо знаю, из кого состоит белая армия. Ваша станица - гнездо контрреволюции, но вы не знаете сами, что делаете, что будет с вами, если придут белогвардейцы. Смотрите, обожжетесь!

Меня речь комиссара очень взволновала, но смущало обилие событий, быстрые темпы, какими они развивались. К тому же, и заниматься в школе стало трудней: перешли к синтаксису, к придаточным предложениям, начались именованные числа, приходилось следить за тем, чтобы не сложить как-нибудь аршины с пудами, - тут не до политики.

Однажды просыпаемся, смотрим: красных нет и в помине. Ходят казаки с лампасами, офицеры с чубами. Оказалось, что это донские казаки, прорвавшиеся сюда через фронт. Очевидно, красные ушли тихо и спокойно. Куда ушли - нам было неизвестно. Все обернулось за одну ночь.

Казаки пришли - началась катавасия. Комиссар оказался прав. У моего товарища Борецкого отец был комиссаром. Вот поймали его донцы в поле, повели на кладбище, расстреляли. Жена Борецкого прибежала просить позволения похоронить тело, но ей не разрешили. Она в ногах валялась у офицера - не помогло. Эта история многим старошербиновцам прямо в лоб ударила: как! своего казака, кубанца, без похорон оставить?! Да будь он четырежды коммунист, все равно нельзя душе его по свету слоняться! Душа требует погребения. Как же так? Зачем душе витать без пристанища?

Старики из себя выходили.

Потом произошел такой случай. Начальник станции Старощербиновка сказал как-то генералу Покровскому:

- Масла вам, ваше превосходительство, не понадобится?

Генерал спрашивает:

- Зачем?

- А затем, - отвечает начальник станции, - что скоро пятки будете намазывать!

Конечно, через пять минут его решено было казнить. Прибегает жена начальника станции и просит моего отца, чтобы он заступился. Отец собрал несколько казаков, и они пошли просить Покровского. Генерал кричит: «Разговоры отставить. На виселицу!»

Повели вешать.

Народ увидел, падает на колени, просит помиловать. Виселица поставлена прямо на площади. Тут подошел к генералу один старик, бывший подъясаул, и отпрапортовал, что, мол-де, казачество просит уважить просьбу, не вешать начальника станции. Генерал говорит:

- И на тебя, старый черт, повлияло настроение этой сволочи?! Эх ты, казак!

Все-таки казнь отменил - побоялся, наверно.

Нехороший осадок остался после этого у станичников. Тут у многих наступил перелом. Те, которые хотели добровольцами идти, начали отнекиваться, сразу «заболели». Донцы сразу же стали издеваться над станичниками.

Кто-то донес офицеру, что одна женщина живет с казаком невенчанная.

- Давайте-ка, - говорит офицер, - ее сюда, всыпьте ей 50 шомполов.

Ну, дали ей 50 шомполов, в бессознательном состоянии отнесли в больницу. Затем какой-то идиот ляпнул, что народ считает 50 шомполов мало. Казак-ординарец услышал и говорит офицеру:

- Население недовольно: мало дали!

- Мало? - отвечает офицер. - Ну, так добавьте еще 50 плетей.

Через три дня женщина умерла. Этот факт тоже повлиял на настроение казачества. Начались активные выступления, которые пришлось белым пресекать репрессивными мерами. Все это отражалось не только на сознании взрослых, но и на нас, ребятах.

Однако больше всего в те годы я занимался не политикой, а драками с мальчишками. Дрались мы отчаянно. Однажды избили меня так, что едва на брюхе пополз до дому. Ничего. Зажили ссадины. После я тех, кто избил меня, заставил на брюхе поползать.

Как одному от десятка отбиться

Начался 1919 год, дела белых пошатнулись. Чувствовалось, что закатились их дни. Пролетел над станицей самолет: первый самолет, который я увидел. Это был самолет красных. Сдался Ростов, войска красных были уже в нескольких верстах от нас. Целая серия самолетов появилась над нами.

Как к нам пришли красные, этого я не заметил, занят был: модели игрушечных самолетов делал. Летающей модели сделать мне не удалось, нелетающие выходили.

1919 год - один из самых важных в моей жизни. Около Ейска организована была авиабаза красных. Мы, мальчишки, часто пешком отправлялись туда. Моторы, бензин, самолет зажгли мою душу. Я бегал за летчиками по пятам. Они нас, мальчишек, посылали за молоком, разрешали чистить машины. Рассказывали про полеты, бои. Нельзя описать, как мы слушали рассказ о воздушном бое! Драки наши продолжались. Но мы дрались теперь не иначе, как влезши на дерево: больше воздуха!

Но летную базу перевели в другое место, и путешествия в Ейск закончились. Самолеты исчезли. Вскоре оказалось, что на деревьях драться неудобно. Снова начали мы драться на земле.

Станицей управлял теперь революционный комитет. Прибыл особый отряд. Весь он носил матросскую форму. Я прилепился к особому отряду так же, как недавно к авиабазе. Таскал матросам молоко, чистил ружья. Даже татуировку себе сделал: змею и якорь на руке. С тех пор так и живу с татуировкой. К счастью, грудь оставил чистой, а то бы пришлось таскать всю жизнь на груди какую-нибудь синюю даму.

Матросы привлекали меня не меньше летчиков. Был там матрос Кошарин с «Петропавловска», затем Цыганов с «Авроры». Я больше всего любил беседовать с ними. Они мне рассказывали о петербургской жизни, о первом выстреле по Зимнему дворцу, о том, как они дрались с женским батальоном смерти. Я, со своей сторо-

ны, вставлял разные храбрые замечания, но они только смеялись. Это меня злило.

Есаул Сидельников собрал банду в 250 сабель. Он часто совершал налеты на Старошербиновскую. Сидельников до того обнаглел, что писал записки в особый отряд: «Приду в 10 часов вечера в станицу. Встречайте!»

У нас в это время работал театр. Обычно спектакли шли с 12 часов до пяти. Шли такие пьесы, как «Великие коммунары». И вот ровно в половине пятого начинается стрельба, потом из-за Народного дома выскакивает кавалерия. Сидельникова легко было узнать - на нем черная бурка, белая шапка, красный башлык; летит как бешеный, размахивает шашкой. Оцепила банда особый отдел, театр, затем тюрьму: там заложники. Начали стрелять по особому отделу, а в отделе почти никого не было. Начальник находился в Екатериновке, были только матрос Кошарин и какая-то женщина. И вот они вдвоем забаррикадировались. Кошарин поставил на окно пулемет и открыл огонь по банде. Женщина подавала ему ленты. Так он один и отстоял особый отдел. Мы, конечно, стали смотреть на Кошарина с еще большим уважением, и он для нас стал героем.

Кошарин сказал мне:

- Учись, браток, как одному от десятка отбиваться!

Очень он меня этими словами зажег. Захотелось и мне стать героем, так захотелось, что сказать не могу. Но мал был, какое уж тут геройство! Однако решил: если придет Сидельников, я, как Кошарин, один всю его банду ухлопаю. Но, на мое счастье, Сидельников больше не приходил.

Жигалов. Так началась моя юность

Учиться трудно, в классах холодно, преподаватели все время меняются. По существу, никакого учения и не было. Только когда кончилась война и пошло мирное строительство, начались нормальные занятия.

В это время я уже стал ухаживать за девушками, главным образом, в школе за ученицами, но особенно этим делом не увлекался. Поступил на маслобойный завод помощником жаровщика. На колоссальных сковородах производилась жарка. Моей обязанностью было смотреть за тем, чтобы все шло нормально. Работал

я на заводе полгода. В 1924 году переехал в Ейск. Здесь и закончил учение в школе.

Заявление в комсомол подал в том же году. Райком в Ейске меня утвердил. С родителями я в это время уже не жил, став совсем самостоятельным.

Последние годы в школе я увлекался техническими предметами. Было у меня влечение к математическим наукам. Хуже всего давались мне русский язык и история.

Пошел работать на дизеле. Потом работал на автобусе помощником шофера. Это все было в Ейске.

Поступить в вуз я не смог - не было средств. В том же году поехал в Ростов. Подружился там с летчиком Жигаловым. Мы целыми ночами разговаривали о летном деле. Я и раньше интересовался воздушным флотом. Был я парень плотный и мускулистый. Много занимался спортом, хорошо работал на приборах, прилично играл в футбол, катался на коньках, играл в хоккей, любил ездить с большой скоростью на автомобилях. И вот встреча с Жигаловым окончательно навела меня на мысль о летной школе. Я решил поступить в школу летчиков.

В летную школу меня рекомендовал райком комсомола, и в Ейске я прошел медицинскую комиссию. О самолете я имел понятие весьма приблизительное, однако после встреч с Жигаловым я уже мог различать системы самолетов, Жигалов с большим увлечением обо всем этом рассказывал, и я с удовольствием его слушал.

Итак, я приехал в Ростов, где должен был пройти краевую медицинскую комиссию, мандатную и общеобразовательную. Прибыло нас со всего края 170 человек, но отобрали из них только пять, и меня в том числе. Все это тянулось два месяца.

Нас направили в Ленинград, в военно-теоретическую школу, которая сейчас называется Школой имени Комсомола.

Здесь опять нужно было проходить медицинскую, мандатную, общеобразовательную комиссии. В медицинской комиссии нас изучал целый консилиум. Из прибывших пяти человек осталось четыре. Школа помещалась на Краснокурсантской. Нас отправили в карантин.

27 сентября 1926 года меня перевели в роту военно-теоретической школы Военно-Воздушных Сил. Нас, конечно, остригли по военному. Мы сразу окунулись в работу. Так началась моя юность.

Парень я был веселый, напористый, но очень застенчивый. Любил я петь песни. Научился играть на гитаре. С тех пор всегда вожу гитару с собой. Прилетишь домой, разогреешь кофе, сядешь на койку да как начнешь тихонечко напевать под гитару в сумерки, когда зажигается свет, - эх, хорошо!

Дать единицу!

Группа у нас была самая разнородная, были курсанты со всех концов Советского Союза. Мы быстро подружились, нашли общие мысли, общие цели. Все хотели учиться, стать замечательными летчиками, совершать удивительные полеты. Хотелось и мне стать великим человеком. Изобрести сногшибательную машину. Открыть что-нибудь вроде Америки. Произвести переворот в технике, в пении, в полетах, в плаванье, в игре на гитаре. Быть всюду первым. Нельзя сказать, чтобы скромными были мои мечты. Учился я хорошо.

Проходили мы теоретические курсы: физику, математику, механику. Из общественных наук занимались политэкономией, экономической политикой и историей партии.

Когда мы закончили основной теоретический курс, школа ввела изучение материальной части самолета. Изучали, главным образом, учебный самолет и учебный мотор - самолет «У-1» («Авро 504-К») с мотором «РОН» с вращающимися цилиндрами. Потом изучали другие моторы.

Распорядок у нас в роте был военный. По дудке вставали, шли гулять, потом завтрак, занятия, перерыв на обед, опять занятия. Занимались восемь часов в день, за исключением выходных.

В Ленинграде я проучился восемь месяцев. За это время прошел сокращенный курс, который обычно тянется полтора года. Меня направили в школу морских летчиков в Севастополь.

Прибыл я в Севастополь в 1927 году. Прежде всего, необходимо было пройти морскую практику. Нашу группу направили на крейсер «Червонная Украина». Остальные две группы пошли на эскадренные миноносцы. Первый морской мой поход совпал с маневрами Черноморского флота.

Эскадра вышла в Одессу с расчетом пройти к берегам Румынии, потом провести маневры в море и возвратиться обратно. В море я бывал уже раньше, но на военном судне оказался впервые.

Мы должны были изучить все вахты: вахту кочегара, рулевого, сигнальщика и т.д. Начали с вахты кочегара. Получили кочегарскую робу, полезли в кочегарку. Казалось, пустяковое дело - раз плюнуть. Однако нет, проплывешься. Надо иметь навыки. После нескольких вахт я постиг искусство кочегарства. Потом стоял на вахте у электрического руля. Стоять у электрического руля довольно трудно. Нужно хорошо слушать команду, если не дослушал - беда. Но самое трудное - это сигнальная вахта. Тут нужно прекрасно знать сигнальный код. Я знал код лучше всех, знал все сигналы. Однако именно на сигнальной вахте со мной случилась беда.

Было это во время тех же маневров. На маневрах присутствовали Ворошилов, Муклевич, Буденный, Якир.

Мы выходили из Одесского порта. Я как раз стоял на вахте на «Червонной Украине». Штаб и весь Реввоенсовет находились тут же. С нами были корабли «Коминтерн», «Петровский», «Незаможник». Старший сигнальщик в это время куда-то ушел. Командующий морскими силами Орлов получил распоряжение от Муклевича, чтобы все суда шли кильватерным строем. Нужно было об этом сообщить кораблям. По семафору я обязан был показать кораблям «единицу», которая по коду того времени гласила: «Следовать в кильватере за мной».

- Дать «Коминтерну» «единицу», - сказал Орлов.

А я, как на грех, в этот момент забыл, как нужно подавать «единицу». Раз десять ее подавал, а тут забыл. Уже выходим из порта, сейчас нужно заворачивать, а куда идти - ни один корабль не знает. К счастью, подоспел старшина сигнальщиков. Я к нему: «Как подают «единицу»?» Он отвечает: «Очень просто», - и тут же показывает. Я передаю: «Точка, четыре тире».

Инцидент исчерпан. Пар с меня валом валит. В первый раз в жизни! Второй раз точно так же я пропотел, когда во время челюскинской эпопеи поломал самолет у Колючина.

Контрольный полет

После маневров приступили к занятиям в школе. Повторили теорию авиации, аэродинамику. Приступили к рулежке. Рулежка - довольно курьезное дело. Плоскости у основания корпуса самолета расшиты, чтобы самолет не имел подъемной силы; рулежка

дает представление о том, как нужно управлять самолетом на земле. Сидишь и рулишь вправо, влево, хвост поднимаешь, хвост опускаешь. Только и вертишь хвостом!

Первый полет начался так: инструктор сел в самолет и сказал мне:

- Сидите, не двигайтесь; управлять буду я, вы наблюдайте.

Хорошо. Поднялись. Я сижу сзади, он в передней кабине. Сижу и гляжу. Руки свободны. Делать нечего. Летишь, как цыпленок. Так и тянет схватиться за управление! Была - не была! Во время второго полета инструктор сказал мне:

- Берите управление и ведите по прямой - я буду вам указывать ошибки.

Взял управление. Пошел. Идешь по прямой, но это не прямая, потому что самолет мотается вниз, вверх, вправо и влево. Не слушается - что тут станешь делать? Душа закипает. Очень противно на сердце.

Было у меня много инструкторов. Летал со мной и Молоков, ныне герой Союза. Однако главным моим учителем в летном деле был Леваневский. С ним я прошел всю учебную программу и тренировку на учебной машине.

Я шел успешно, мне был предложен контрольный полет с командиром звена. Что означает контрольный полет? Это экзамен. Если командир звена найдет, что ученик летает хорошо, то отныне ученик будет допущен к самостоятельным полетам.

Экзамен! Как описать это чувство? Вся судьба твоя на ладони. Решается жизнь. В последний раз обходишь самолет, делаешь последние приготовления. Сердце болтается, точно утенок.

- Да что с тобой, черт? Ну тебя к дьяволу! - скажешь своему же сердцу.

Но сердце не умолкает.

Командир садится. Я выруливаю, поднимаю руку: прошу дать старт. На вышке взвивается желтый флаг: «Добро!» Начинаю разбег, взлетаю. Иду по кругу. Командир выключает мотор.

- У вас вынужденная посадка, - говорит, - действуйте!

Я разворачиваюсь и сажусь. Командир ничего не говорит. Подымаемся вновь. Снова идем по кругу. Тут мотор действительно отказал. Я развернулся, сел, вылез, осмотрел мотор. Оказалось, лопнуло коромысло у клапана.

Командир отошел, начал говорить с инструктором. В это время механик сменил коромысло, и машина опять была готова к полету. Потом смотрю - несут красные флажки. Что означают флажки? А вот что: их привязывают к стойкам самолета, и это показывает, что ученик летит самостоятельно. Другие самолеты, которые летают в воздухе с инструкторами, должны уступать такому самолету дорогу. Вижу я эти флажки и думаю: «Ну, значит, дело в шляпе. Экзамен выдержан. Сейчас будет самостоятельный полет».

Действительно, сажусь в самолет. Леваневский хлопает меня по плечу:

- Ну, теперь валяй.

Выруливаю на старт, иду на взлет, взлетаю удачно. Инструктора на самолете нет, настроение самое хорошее: радость, гордость... Чувствуешь, что машина послушна тебе, впереди никто не сидит. Ведешь машину, следишь за ней. Куда хочешь, туда она идет. Смотришь, внизу людишки ходят, поезда, автомобили. Садики, магазинчики, домишки.

Разные мелодии приходят в голову. Веселые и грустные. Пой, не жалея! Хорошо!

Сделал посадку, подошел Леваневский, поздравил с благополучным исходом.

Дальше шла программа тренировочных полетов, полетов в усложненных условиях, с боковым ветром, потом посадка на различных скоростях, посадка в штормовую погоду. В общем, пошли дни самостоятельных полетов.

Эту программу я закончил в феврале 1928 года. Затем был перерыв: мы занимались теорией, изучали боевой самолет. На учебной машине летать легко. Другое дело - на боевом самолете.

Выпуск. Военная служба. Ученики

Нам разрешили чаще уходить в город. Ухаживали за девушками. Обстановка была очень располагающая: юг, луна, бульвар, памятник Тютчеву...

Много занимались спортом. Я играл в волейбол, на велосипеде катался. Особенно увлекался партерной акробатикой. Выжимал я в то время два с половиной пуда левой рукой. Усиленно работал я по комсомольской линии, нес целый ряд общественных нагрузок.

Меня частенько спрашивают:

- Когда вы, Ляпидевский, окончательно стали советским человеком?

Товарищи забывают, что я старше революции на девять лет. Никаких переломов, о которых пишут в романах, у меня не было. Только и читаешь о таких вещах в книжках. Читаешь и думаешь: вот какие истории бывают. Как будто все это сто лет назад было. Будто читаешь об освобождении крестьян. Советская страна - для меня Родина полностью и целиком. Когда я, как всякий парень, мечтал о том, что буду великим летчиком, знаменитым волейболистом, замечательным изобретателем, я никогда не отделял себя от моей страны. Я мечтал прославить свою страну: быть великим советским летчиком, стать удивительным советским человеком.

Родина! Этим все сказано. Отдать жизнь и силы свои Родине. Служить ей верой и правдой.

Тренировочная программа была закончена в апреле 1929 года. Началась серия полетов по боевому применению. Тут и разведка, и ориентировка, и стрельба, причем полеты длительные: два с половиной - три часа. Совершенно самостоятельные полеты в Ялту, Евпаторию с инструктором - летчиком-наблюдателем. Начала меняться и моя личная жизнь. Пошли разговоры о том, кто куда поедет после окончания школы.

Нас выпустили 2 июля 1929 года. Вышел приказ Реввоенсовета о присвоении нам звания командиров Рабоче-Крестьянского Красного Флота. Устроен был торжественный выпуск. Мы надели настоящую командирскую форму.

Меня назначили в Ленинград, в эскадрилью, на тяжелые морские самолеты. В Ленинград поехало четыре человека. Началась трудовая, суровая, самостоятельная летная жизнь.

В эскадрилье я прослужил весь 1929 год. Производил самостоятельно сложные полеты. Летали мы на самолетах «МР-1», на «ЮГ-1». Командиром нашим был т. Шляпников. Я у него многому научился.

Здесь мне впервые пришлось столкнуться со старыми летчиками. Разница между старым и новым летчиком, конечно, чувствуется. У старого летчика другая закалка, другие привычки, другие традиции. Разные были традиции - хорошие и плохие. Существовала, например, традиция, по которой приход новичка в строевую

часть нужно обязательно вспрыснуть. Собирались, выпивали и тут же рассказывали, кто как летал, кто разбивался. Много и врал: знай, мол, наших. Однажды после одной такой встречи, где очень много было разных рассказов, молодой летчик Петров из удальства на другой день стал выделывать всякие штуки в воздухе и разбился насмерть. А ведь старых летчиков, прошедших Гражданскую войну, все равно ничем не удивишь. Габер-Влынским в их глазах не станешь. Один старый летчик так и сказал:

- Бросьте этим делом заниматься. Кого вы хотите удивить? Мотористов или краснофлотцев? Нас этим не удивите, а себя погубите!

Я лично считаю, что удальством заниматься не следует ни старым, ни молодым, ни людям среднего возраста.

В мае 1931 года меня откомандировали инструктором в школу морских летчиков. Прибыл я в Ейск, где был назначен в эскадрилью. В Ейске сначала работал морским летчиком, потом меня перевели на сухопутный аэродром. На морских самолетах я летал более или менее прилично, в Балтике мне приходилось садиться и на волну, и на накат. Я был доволен тем, что в Ейске придется полетать на сухопутных машинах.

Получил я от начальника школы опытную группу, которую нужно было сразу, без учебных машин, перевести на самолет «Р-1» с мотором «BMW». Группа состояла из шести человек, и я начал с ней занятия.

Ученики - народ различный. Одни, например, очень медленно осваивают управление машиной, но зато, освоив, держат машину крепко. Другие быстро все схватывают, но скоро забывают, делают ошибки. Третьи оказываются совсем неспособными к летному делу и попадают под действие «бензиновой комиссии», которая исключает их из школы. Мне самому пришлось отчислить двух человек. Я работал с ними очень долго, и все напрасно. Дошли до высшего пилотажа. Один боялся штопора так, что чуть не выбрасывал меня из кабины. Я не решался его выпустить.

Когда летишь с учеником и он идет в штопор, тебя охватывает неприятное чувство. Были случаи катастроф, когда ученик от волнения так зажимал управление самолета, что инструктор не мог вырвать управление из его рук.

Другой ученик, которого я отчислил, не боялся всех этих фигур, но делал их слишком лихо. Он мог свалиться в любое время.

Приходилось отчислять людей даже на высшем пилотаже. Бывает так, что человек заканчивает школу, а выпустить его нельзя.

В 1932 году я ездил в Москву, в Научно-испытательский институт, и здесь получил тренировку на самолете «АНТ-4». Именно на самолете «АНТ-4» довелось мне лететь за челюскинцами. За годы моей работы в школе морских летчиков я совершил несколько дальних перелетов. С начальником школы летал по рейсу Москва-Харьков-Ейск, затем Москва-Воронеж-Ейск.

В Хабаровск!

7 марта 1933 года мне объявили, что я демобилизован и должен отправиться в распоряжение начальника Управления Воздушных Сил. Дали мне литер до Москвы. Приехал в Москву. Узнаю, что меня хотят отправить инструктором школы Осоавиахима. Я заявил, что инструкторская работа мне надоела. Мне начали говорить:

- У тебя большой стаж, о тебе прекрасные отзывы, ты должен работать в Осоавиахиме.

Я все похвалы эти выслушал и пошел в Управление гражданского воздушного флота.

Здесь мне дали заполнить анкету и сразу же направили на Дальний Восток, на Сахалинскую линию. Так началась моя гражданская служба. Я стал рейсовым летчиком.

Прибыл в Хабаровск. Наш аэропорт находился у слияния Усури с Амуром. Поселился у одного знакомого бортмеханика. Начал работать. Самолет рассчитан на шесть мест: пилот, бортмеханик, четыре пассажира. Наш рейс был Хабаровск-Троицк-на-Амуре-Нижнетамбовск-Марийск и дальше через Татарский пролив в Александровск. Летал еще на северную часть Сахалина в город Оха. Городом, впрочем, его трудно назвать - одни промыслы нефтяные. За месяц раза четыре бывал в каждом пункте, рейсов 15-16 делал. Вozил пассажиров и почту. Пассажиров бывало много: связь Сахалина с материком поддерживают только самолеты да пароходы. В штормовую погоду пароход не может выйти из пролива и должен выжидать по неделе, по две. Остается одна связь - самолет.

За время работы на Сахалинской линии не было у меня ни особых приключений, ни аварий. Все шло благополучно. Расскажу об одном лишь происшествии.

Однажды во время осоавиахимовского праздника пришлось мне катать активистов над Хабаровском. 14-16 человек садились в кабину. Возил их по 10 минут над городом. Вдруг заметил какого-то подозрительного человека - японца. Человек этот полетал один раз, а потом вторично явился. Гляжу, пришел он раньше всех, приехал на своей машине. А в это время прибыли как раз тяжелые корабли и стали около аэродрома, прибыла Амурская флотилия и стала на базе. У меня возникло подозрение. Я говорю начальнику линии:

- Странный человек. Как бы не оказался он активистом какого-нибудь зарубежного Осоавиахима!

- Ничего нельзя сделать, - отвечает начальник, - мы билеты продаем, надо катать.

- Хорошо, - думаю, - покатаю же я тебя!

Поднялся и, вместо того чтобы лететь над городом, полетел поодаль - туда, где ничего особенно интересного не было. 20 минут мотался над сопками да над лесом. Когда спустился, пассажиры на меня навалились. Шум подымают, деньги обратно требуют. Кое-как отговорился. И все же я оказался прав. Начальство потом согласилось со мной. Вскоре круговые полеты над Хабаровском были прекращены.

Жизнь рейсового летчика показалась мне довольно однообразной. Сначала интересно - новые, неизведанные места; потом все изучено, привычно, едешь изо дня в день, будто извозчик.

Рейсовые летчики - в большинстве отличные ребята. Они много читают, постоянно учатся, беседуют о новых открытиях, непрерывно совершенствуются.

Все же, скажу откровенно, линейная служба не очень-то мне нравилась. Конечно, я понимал, что и такая работа нужна Советской стране, но очень хотелось мне перейти на другую работу. Первое время привлекали новые места, новые люди, потом все приелось, стало скучно. Не люблю я сидеть на одном месте, не люблю этих шкафов, диванов, кортиков на стене. Говоришь себе часто: «Сиди, не шуми!» Да разве уговоришь? Не уговоришь! Хочется видеть новое, слышать новое, понимать новое.

Мне всегда хотелось сделать что-нибудь замечательное, удивительное, чего никто никогда до меня не делал. Подвиг? Нет. Просто что-нибудь интересное для страны. Кстати, о подвиге. Один журналист все спрашивал меня, как отношусь я к Маттерну, к Посту и к другим рекордсменам, считаю ли я их полеты подвигом?

Я сказал, что люди они сильные, но подвигом их работу я назвать не могу. Почему? А потому, что полеты свои они совершают из-за денег, без пламени, без души, по одному лишь расчету. Нет! Летать надо с огромной любовью. Подвиг совершает тот, кто летит всей страстью своей души, летит для человечества, для будущего, для страны... Подвиг - это пламя и кровь.

Итак, рейсовая работа меня не слишком-то радовала. Очень тянуло меня на Север. О Севере я понятия не имел, но рассказы полярных летчиков меня увлекали. Один из моих товарищей, Куканов, шел на зимовку на мыс Северный. Он прилетел в Хабаровск, а потом вместе с Леваневским полетел до Анадыря. Это был первый полет по указанной линии.

От Куканова я узнал, что начальник летного сектора Северного морского пути Шевелев ищет людей; особенно нужны морские летчики.

- Если ты хочешь работать на Севере, - сказал мне Куканов, - напиши Шевелеву.

Я подумал и написал. Через некоторое время Шевелев ответил радиограммой: «Ходатайствую перед Уншлихтом, свое согласие даю». В октябре 1933 года получаю от Шевелева другую радиограмму: «Уншлихт молнирует приказ выехать во Владивосток в распоряжение особого представителя на Дальнем Востоке Пожидаева для выполнения правительственного задания». Речь шла о вывозе людей с трех пароходов, зазимовавших во льдах.

Почему именно меня выбрали для выполнения столь сложного задания? Думаю, потому, что в Главном управлении Северного морского пути были обо мне хорошие отзывы - аварий у меня не было ни разу.

Я прибыл во Владивосток в распоряжение уполномоченного Северного морского пути, который немедленно зачислил меня на службу, поручив принять два самолета «АНТ-4» и перебросить их на Север.

Бухта Провидения

21 октября уполномоченный Северного морского пути назначил начальником нашей экспедиции летчика-наблюдателя Петрова. Я был назначен командиром одного из самолетов, летчик Кон-

кин - командиром звена и политруководителем. В тот же день, в 10 часов утра, пароход «Сергей Киров» ушел из Владивостока, взяв направление на Петропавловск.

Без всяких происшествий прибыли мы в Петропавловск, где перегрузили свои самолеты на «Смоленск» - госпитальное судно, которое должно было служить базой для переброски больных с зимующих пароходов.

Пароход шел в бухту Провидения. Все время был шторм, доходивший до 12 баллов. Капитан вынужден был менять курс в зависимости от погоды. Очень долго путались, не видя ни маяков, ни ориентиров. Шли по визуальной ориентировке и компасу. Так проплыли мы девять суток и на десятые сутки (19-20 ноября) прибыли в бухту Провидения.

Бухту Провидения найти нелегко. Два мыса, хмурые, лишенные всякой растительности, ограждают бухту: мыс Столетия и мыс Лысая Голова. Они охраняют вход, будто два великана.

Когда мы прибыли в бухту Провидения, там стояли пароходы «Лейтенант Шмидт» и «Свердловск». «Литке» в это время вышел на помощь «Челюскину».

«Смоленск» доставил уголь для всех трех пароходов. Разгрузив бункера, «Смоленск» снялся с якоря и начал вкалываться в лед, а лед был толщиной в 26 сантиметров. Сначала давали задний ход, потом шли вперед. На следующий день «Смоленск» вкололся в лед настолько, что мог стоять без якоря. Он был теперь огражден от влияния ветров и зыби. Началась выгрузка самолетов.

Это было сопряжено с риском, потому что никто из нас не имел опыта выгрузки самолетов на лед. Один Петров бывал в полярных экспедициях - плавал в Карском море, остальные в первый раз пришли на Север.

Мы приняли множество предосторожностей при выгрузке: боялись, что лед не выдержит. Судовая «стрела» подавала нам самолетные части, мы скрепляли их тут же на льду. Закончили мы работу к 28 ноября. Продолжительность дня была к тому времени около двух часов. Почти круглые сутки стояла полярная ночь. Стало ясно, что лететь к зимующим пароходам будет трудно: мы рассчитывали на семь летных часов в один конец. Бывали такие дни, когда солнце вообще не всходило. «Литке» уже вернулся в бухту, и мы знали, что «Челюскин» зимует, что он попал в тяжелый ледо-

вый дрейф. 29 ноября я опробовал самолет, взлетел. Летал около часа, сел на лед вблизи парохода.

Во время моего пробного полета были выявлены некоторые дефекты в работе самолета. Механик принялся за устранение их. Я опробовал второй самолет. В этом же полете тренировал Конкина, который на «АНТ-4» не летал. Мы с ним сделали семь посадок.

К этому времени начальником нашей экспедиции назначили т. Красинского. Новый начальник предложил нам, в первую очередь, снять людей с «Челюскина». Красинский работает на Севере очень давно, прекрасно знает ледовую обстановку. Он первый сказал мне, что «Челюскин», пожалуй, из льдов не выберется - потонет.

Чтобы лететь к «Челюскину», нужно было разрешение Шмидта.

Во льдах, где застрял этот пароход, была посадочная площадка в 50 метров шириной и 600 метров длиной. А нам нужна была площадка минимум в 150 метров шириной. Но все-таки мы решили лететь.

Шмидт согласился. Выработали маршрут: селение Уэлен на мысе Дежнева, оттуда - к «Челюскину».

Приступили к полетам. Несколько раз пробовали лететь в Уэлен, но возвращались из-за неисправности моторов. Наши механики не знали условий работы на Севере. История авиации насчитывает ничтожное число полетов в условиях полярной зимы. Здесь и механику, и летчику приходится быть пионерами.

Иногда не успевали прогреть моторы. Подчас удавалось запустить один мотор, но не хватало времени, чтобы наладить второй. День был с мизинец: солнце только вспыхнет над сопкой и тут же спрячется за горизонт. А до Уэлена лететь два с половиной часа.

Наконец 20 декабря мы взлетели удачно. Правда, не работали некоторые приборы, в частности, указатели скорости. Но возвращаться не хотелось, решил лететь. Шли по компасу и по ориентирам. Внизу промелькнул остров Аракамчечен. Это большой пустынный, безлюдный остров. Мы узнали его по карте, хотя на карте он похож на все, что угодно, только не на самого себя: карта составлена очень схематично. Пролетели залив Святого Лаврентия, Мечигменский залив. Подлетаем к Уэлену. Мыс Дежнева закрыт туманом. Уэлена не видно, темнеет. Что делать? К счастью, подул ветер, открылась лагуна, и я увидел на ней черный круг - поса-

дочный знак, который выложили зимовщики. Ледовитый океан открылся нам во всем своем величии. Я развернулся и сел. Это был первый настоящий полет мой на Севере.

Мороз. Яранга. Пурга

На следующий день сообщили Шмидту, что мы прибыли в Уэлен. Он поздравил нас и сказал, чтобы мы готовились по его приказу лететь к «Челюскину» вывезти женщин и детей.

Уэлен - первое настоящее полярное селение, которое я увидел. Кроме яранг (жилищ чукчей), там есть деревянные здания - школа, исполком. В этих деревянных круглых домах живут зимовщики.

Начальника зимовочной станции не было в момент нашего прилета - он ездил в селение Наукан. Его заместитель устроил нас в здании школы. Чукчи с большим увлечением помогали нам в уходе за самолетами. Началась пурга, сменившаяся жестокими морозами в 37-41°. Такие морозы очень затрудняют запуск моторов.

Получили приказ Шмидта вылететь к «Челюскину». Вылетаем два раза, оба раза неудачно: отказывались работать моторы, пришлось возвращаться. Последний полет был особенно трудным.

Мороз в 34°. Вода буквально застывала, пока ее сливали. Сел в кабину. Чувствую - леденеют, слипаются веки. Почти ослеп. На взлете ткнул правой лыжей, но самолет все-таки оторвался, взмыл. Беру высоту. Чувствую режущую боль в лице. Стащил перчатку, приложил к лицу. А тут еще хлопает левый мотор. Нет, надо возвращаться, иначе - гроб. Начинаю планировать, перчатку уносит на ропаки. Стиснул зубы от страшной боли, стараюсь удержать штурвал, посадить машину. Посадил, подруливаю. Бортмеханик Руковский хватает из фюзеляжа снег, трет мне лицо. Подбегает Фауст (уэленский врач Леонтьев), говорит, заикаясь: «Ай-ай-ай. Ты же отморозил нос, щеки». На другой день сижу с перевязанной физиономией. Слабость. Кожа горит, кровоточит.

Этот полет взял весь наш запас сжатого воздуха. Склад сжатого воздуха в бухте Провидения, где второй самолет. Медлить нельзя. 11 января я с забинтованным лицом выезжаю на собаках в бухту Провидения ко второму «АНТ-4».

Езда на собаках. Длинные этапы на нартах с ночевками в чукотских ярангах. Тут я не с воздуха, а с земли познакомился с Чу-

коткой. Пожил в ярангах. Яранга - круглый шатер. Внутренность яранги делится на две половины: первая - это преддверие. Здесь обычно держат собак, помещается кладовая, свежая добыча. Вторая половина - жилая. Она отделена от первой особым пологом. Чтобы попасть во вторую половину, надо пролезть под полог. В жилой половине очень жарко. Чукчи ходят здесь голыми. Жилье отапливается нерпичьим или моржовым жиром. Имеется нечто вроде казанка: вытесано корытце с двумя перегородками, в корытце наливается жир, а по краям укладывается мох, который пропитывается жиром. И вот казанок этот светит и греет.

Чукчи - очень любопытный и любознательный народ: все интересно им знать, все увидеть. События разносятся с колоссальной быстротой - быстрее, чем по радио. Когда мне приходилось переезжать с одного места на другое, то о моем приезде уже все знали. Встречаясь друг с другом в дороге, чукчи передают новости. Советская культура интенсивно проникает к чукчам. Береговые чукчи живут довольно культурно, сохраняя национальное своеобразие быта, учатся грамоте.

18 января поздно вечером прибыл в бухту Провидения. На следующий день приступил к загрузке и подготовке второго «АНТ-4», дабы форсировать его вылет в Уэлен. Погрузил десять баллонов сжатого воздуха, подвязал к фюзеляжу бочку Гончарова, захватил продукты для Уэлена. Несколько раз пытался вылетать, но неудачно - пурга. Страшно отойти от дома. Как раз в эти дни погиб близ самой базы Главного управления Северного морского пути доктор Хабаров, в пургу возвращавшийся от больного.

Наконец, 6 февраля показалось солнце. Запускаем моторы, летим. Что сулит нам это негреющее солнце, чуть-чуть вынырнувшее из-за горизонта и намеревающееся уже вновь скрыться за ним? Долетаем до мыса Дежнева. Пурга. Возвращаемся и садимся в залив Святого Лаврентия. Крепим самолет, решаем ждать. Таков был второй, относительно длительный полет мой на Севере.

Полет 21 февраля

В заливе Святого Лаврентия - культбаза; имеется радиостанция, хотя и расположенная несколько поодаль. На следующий день после нашего прибытия свирепствовала такая пурга, какой я еще

не видел. Бортмеханик Куров вынужден был, чтобы добраться до самолета, стоящего в двадцати шагах от культбазы, брать с собой чукчу-проводника.

13 февраля прибегает начальник контрольно-пограничного пункта Небольсин, страшно взволнованный. В руках радиограмма. Читаем: «Челюскин» раздавлен. 100 человек высадились на лед». 15-го получаю радиограмму от т. Куйбышева: «Принять все меры к спасению экспедиции и экипажа «Челюскина».

Трудно описать наши переживания. Бушует пурга, ветер с дьявольским свистом издевается над нашим бессилием. Чукчи глубоко зарылись в свои пологи и шкуры. Даже на собаках ехать нельзя - не то, что лететь. Так до 18-20-го числа.

18-го с утра ветер сразу затих. Термометр показывает 19° мороза. На небе ни облачка.

Запускаем моторы, берем старт и через сорок минут опускаемся в Уэлене. Здесь нас уже ждет наш первый «АНТ-4». Пересаживаемся, взлетаем. Внезапно замечаю, что снова не работают приборы. Не работают «Саф», масляный манометр, водяной термометр. Вдобавок перебои левого мотора. Снова посадка. Локти готов грызть от досады. Теперь жди погоды, которую здесь нужно, как говорят, ловить за хвост. Больно, обидно, тяжело. Ведь там ждут, надеются, верят.

Только 21-го смогли снова вылететь. Этот полет запомню на всю жизнь. Прошли Нешкан, идем в море по курсу. По нашим подсчетам, мы уже должны быть в лагере, а его даже не видно. Начинаем ходить галсами, т.е. переменными курсами, зигзагами, чтобы перекрыть наибольшую площадь. Лагеря нет, а бензина у нас только на семь часов. Около часа мотор работал на земле, и около четырех часов мы уже летим, значит, использовали пять летных часов, осталась горючего на два часа. Как будто пора возвращаться. Я говорю об этом Петрову. Он указывает направление: вот посмотрим, мол, еще здесь. Но некогда, я поворачиваю домой.

Идем на мыс Сердце-Камень. К сожалению, погода резко меняется, туман усиливается, пурга. Внизу - остров Колючин. Уже пролетели пять с половиной часов, а от острова Колючина до Уэлена - два с половиной летных часа. Это значит, что неминуемо придется где-нибудь сесть. Спрашивается, где? Площадок ведь нет. Ре-

шили держаться берега. Начинает смеркаться, туман продолжается. Видимость скверная. Идем на высоте 100-150 метров.

Наконец, мыс Сердце-Камень. От мыса до Уэлена лететь минимум час. Бензин на исходе, вот-вот иссякнет. Бензиномера у нас не было. Начинаем экономить бензин. Бортмеханик Куров открывает высотный корректор, чтобы дать добавочный воздух, обеднить смесь. Конечно, такая мера дает экономию бензина, но, с другой стороны, это риск, так как в любую минуту может вспыхнуть пожар. Осталось еще минут сорок до Уэлена, как вдруг правый мотор начал резко хлопать. Состояние у меня скверное. Разбить машину из-за недостатка горючего - это позор. К счастью, оказалось, что Куров слишком резко обеднил смесь. Пришлось корректор закрыть, и мотор опять начал работать нормально. Наконец, показался Уэлен. Я резко развернулся и пошел на посадку без всяких кругов, только чтобы сесть. Видимость была плохая - фон сливался с горизонтом. Я сел неудачно и подломил шасси.

Подняли мы машину на бочки и оставили ее так стоять в ожидании сварщика. Я решил лететь на второй машине. Опять ряд попыток на второй машине - и все неудачны: то погода, то что-нибудь другое. В общей сложности за время экспедиции я сделал 36 полетов, считая полеты из бухты Провидения в бухту Святого Лаврентия и все неудачные полеты в лагерь. Тяжелую я проходил школу работы северного летчика зимой.

Что за чепуха! Будто кто-то насмехается надо мной! Выть хотелось от злости. Душа горела.

Пятое марта

5 марта я рассвирепел окончательно. Распорядился, чтобы народ поднялся пораньше, чтобы нагрели с вечера воду и масло. Температура воздуха была минус 36°. Получили из лагеря Шмидта известие, что у них не хватает аккумуляторов. Лагерь имел теперь возможность принимать одни лишь метеорологические сводки и передавать свои координаты. Никаких радиogramм личного характера нельзя было передавать. Колоссальное количество радиogramм от родных и знакомых скопилось на уэленской станции для передачи в лагерь.

На рассвете пришли и сказали, что самолет готов.

Запустили моторы, сели по местам. Летели в таком составе: первый пилот - я, второй пилот - Конкин, летнаб (летчик-наблюдатель) - Петров, бортмеханик - Руковский. Несколько изменили маршрут: летели на мыс Сердце-Камень, потом взяли курс в море - 56°. Погода была прекрасная, такой погоды ни разу не было. Через 1 час 10 минут прошли мыс Сердце-Камень. Взяли курс в море, к лагерю Шмидта. Глядим, нет лагеря - необъятное поле ропаков. Продолжаем двигаться. До боли вглядываемся в горизонт. Самолет идет над безграничным простором ледяной пустыни. Жуткий штиль. Вековой покой льдов. Казалось, машина висит в воздухе. Солнце огромно, но светит без тепла.

Дует южный ветер. От этого ветра во льдах появляются разводья и трещины, откуда идет пар. Пар этот мы принимали все время за дым лагеря. То и дело кто-нибудь говорил: «Лагерь!» Всюду мерещилась нам стоянка челюскинцев - тени от ропаков создавали видимость палаток, бараков.

Внезапно наблюдатель Петров подозвал бортмеханика и показал ему на что-то во льдах. Опять заметили дым. Мы ясно видели дым, но не верили в то, что видели. Слишком много было у нас разочарований за эти тяжелые месяцы, слишком много неудач.

- Самолет! - закричал вдруг Петров.

Действительно, мы увидели на льду самолет. Это была машина Бабушкина. Мы прямо носом уперлись в лагерь. Отчетливо видели теперь стоянку Шмидта: вышку, палатки, барак. Потом увидели на льду трещину, которая отделяла лагерь от аэродрома, около трещины - народ, скопище народа, пытавшегося перебраться через трещину.

Кричали что-то, бросали шапки вверх. Радость была невообразимая.

Я сделал два круга над аэродромом. Впервые видел я такую маленькую площадку: она была 450 на 150 метров. Все подходы к ней были заставлены высокими ропаками метра в два-три. На аэродроме Валавин, Гуревич и Погосов выложили посадочный знак «Т».

Сделав два круга, пошел на посадку с колоссальным вниманием и напряжением. В пыжиковой маске плохо видно, чувствуется какая-то неповоротливость. Сел все-таки очень удачно. Если бы чуть промазал - влез бы на ропаки.

Зарулил в самый конец аэродрома и вышел из самолета. Встретили нас Валавин и Гуревич.

Радость, приветствия.

- Где же все остальные? - спросил я.

- Они придут, там, наверное, разводя, - спокойно сказали дежурные, привыкшие к ледяному режиму.

Начали выгружать самолет. Выгрузили аккумуляторы, тушу оленя, кирки, ломы, лопаты. Зашли в палатку. Палатка небольшая, в ней можно только сидеть. Внизу настланы тесовые доски, лежат кукули - спальные мешки, стоит маленькая печушка вроде «буржуйки». Из этого пункта челюскинцы наблюдали за состоянием аэродрома. От лагеря до аэродрома километров пять, может быть, меньше, во всяком случае, час ходьбы. Все радовались, целовались, одному мне было не до радости. Я пошел осматривать аэродром, думая о взлете. Сесть-то мы сели, а, может быть, взлететь не придется.

Состояние было возбужденное: цель, к которой так долго стремился, была достигнута, вопрос заключался теперь в том, как взлететь.

Осмотрел площадку, возвращаясь обратно, встречаю Бабушкина. Я знал его раньше, виделся в Москве. Бабушкин, понимая трудность полета и трудность посадки тяжелого самолета на такую площадку, поздравил меня от всего сердца. Подросли челюскинцы. Вижу, подходит Шмидт. Сначала шел тихо, потом побежал, затем опять пошел степенными шагами. Челюскинцы все обросшие, бородатые, одетые в меха. Шмидт сказал мне: «Наконец я могу говорить более веско, что спасение близко». Он рассказал, что, когда мы подлетали, люди, завидев в воздухе самолет, начали целоваться. Капитан Воронин бросился на шею Шмидту. Кричали: «Да здравствует Красная Авиация!» Шапки бросали в воздух.

Подошел Шафран и начал нас снимать. Потом вижу: стоит Петров, а вокруг него группа женщин. Расспрашивают. Таким образом, первый натиск пришлось вынести Петрову. Окружили потом меня, обнимают, а у меня все одна мысль: как бы отсюда вылететь! Женщины интересовали меня в данный момент только с точки зрения их веса. Гляжу: все женщины толстые, жутко толстые. Меха на них наворочены, малицы. Я спрашиваю:

- Все у вас такие толстые?

- Какие же мы толстые, - говорят они, - мы самые худенькие.

Шмидт начал со мной обсуждать, сколько человек мне взять.

Я решил взять сразу всех женщин и детей. В общем, мы шли с небольшой перегрузкой. Шафран сделал ряд снимков, аппарат у него был на аэродроме. Очень он огорчился, что не удалось заснять посадку нашего самолета.

Приготовились к взлету. Тут Воронин едва не попал под винт самолета. Я сказал, что самолет надо столкнуть ближе к границам аэродрома. Все так ревностно взялись за дело, что Воронина по шапке задело винтом.

Погрузили разряженные аккумуляторы. Принялись за женщин. Посадка женщин больше напоминала погрузку. Их брали за ноги и за руки и складывали в самолет. Впоследствии они выразили свое недовольство Шафрану за то, что он заснял такую «погрузку». В самолете женщины сидели стесненно, но все же сидели.

Прошу у Шмидта разрешения взлететь. Челюскинцы отошли в сторону, по всему аэродрому растянулась человеческая цепь. Дал обоим моторам полный газ.

Самолет пошел, побежал, метров сто осталось до конца площадки. По ходу самолета чувствую - начинает вспухать. Подорвал, взлетел - как раз прошел над ропаками. Великая радость охватила меня. Помахал я челюскинцам рукой, они в ответ машут шапками. Взял курс на мыс Сердце-Камень, а оттуда в Уэлен.

Полет прошел благополучно. В лагере я пробыл 1 час 50 минут. В лагерь летел 2 часа 15 минут, оттуда 2 часа 20 минут. Возвратился обратно в Уэлен, сделал круг. Смотрю, все население налицо. Сел, начинаю подруливать, а кругом чукчи кричат, зимовщики лезут прямо под винт. Женщин вытаскивают из самолета, частью ведут, частью несут. Разместили их в райисполкоме.

Привожу телеграмму Шмидта о моем полете. Телеграмма была адресована правительству:

«Полярное море, лагерь Шмидта. (Радио.) Сегодня, 5 марта, большая радость для лагеря челюскинцев и вместе с тем праздник советской авиации. Самолет «АНТ-4» под управлением летчика Ляпидевского при летчике-наблюдателе Петрове прилетел из Уэлена к нашему лагерю, спустился на подготов-

ленный нами аэродром и благополучно доставил в Уэлен всех бывших на «Челюскине» женщин и обоих детей. Самолет взял направление надо льдом и с поразительной уверенностью вышел прямо на аэродром. Посадка и подъем были проделаны удивительно четко и с пробегом всего на расстоянии 200 метров.

Успех полета т. Ляпидевского тем значительнее, что стоит почти 40-градусный мороз. Между лагерем и аэродромом образовалась большая полынья, так что для переправы пришлось три километра тащить из лагеря шлюпку через лед.

Удачное начало спасательной операции еще более подняло дух челюскинцев, уверенных во внимании и заботе правительства и всей страны.

Глубоко благодарны.

Начальник экспедиции Шмидт».

Наутро я получил от С.С.Каменева и Иоффе радиogramмы с поздравлениями и похвалами. Это было для меня неожиданностью. Оторванный от всех, я думал, что о полетах моих никто не имеет понятия, знает только одна правительственная комиссия. Я не представлял себе, что вся советская общественность следит за мной, что спасательные работы приняли такой размах. Получил много радиogramм: из Миллерова, из Ташкента, из Ростова. Я не ожидал всего этого и был радостно взволнован. Потом мне сообщили об откликах в мировой печати. Тут только я понял, какое значение весь мир придает нашей спасательной работе.

Так закончился первый полет в лагерь, показавший и доказавший, что партия и правительство обеспечат спасение челюскинцев и еще раз подтвердят справедливость слов вождя: «Нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевики». Взята была и арктическая крепость.

Моторы на севере. Авария

На следующий день я хотел вылететь в лагерь опять, но погода снова испортилась. Шел снег, была пурга. 10, 11, 12 и 13 марта погода стояла переменная. Я каждый день вылетал, но возвращался обратно из-за погоды и из-за неисправности мотора. Кста-ти, о моторах в условиях Севера.

На Чукотке нет авиабаз, бортмеханикам приходилось греть воду для мотора, вырубая дно бензиновой бочки. Эту бочку вставляли в другую бочку с вырубленной внизу дверцей. Подтапливали плавником, поливая маслом. А когда не было и плавника, приходилось воду наливать в бидоны и разогревать на паяльных лампах. Моторы приходилось обогреть войлоком и асбестом, а масляные баки мы обшили овчиной и оленьим мехом.

При низкой температуре особенно резко меняется удельный вес бензина. Но это мы устранили соответствующим подбором жиклеров. Какой мотор нужен для Севера? Здесь я высказываю только свою точку зрения. По-моему, Северу нужен мотор с воздушным охлаждением типа «Райт-Циклон» с самопуском «Эклипс». При наличии такого мотора не надо будет горячей воды, которую очень трудно добыть при вынужденных посадках. Какой нужен самолет для работы в зимних условиях? По-моему, легкий, одномоторный, не требующий большого экипажа. Самолет должен быть таким, чтобы для ремонта требовалось незначительное количество людей. Самолет должен обладать мощным мотором и большим коэффициентом полезной нагрузки. Безусловно, обязательно наличие на самолете радиоустановки.

Летное обмундирование лучше всего делать из пыжика (молдой олень). Пыжик очень мягкий и теплый. Кабина самолета должна быть закрыта и утеплена. Это важно не только для экипажа, но и для точной работы приборов.

Незадолго до моего полета в лагерь Шмидта начались разговоры о переброске главной спасательной базы из Уэлена в Ванкарем. От Ванкарема до лагеря 50-60 минут полета. В Ванкареме десять яранг, есть европейская постройка - фактория. Аэродрома там не было.

Санкцию на переброску базы получили от т. Куйбышева. Прежде всего, надо было перебросить бензин. Требовалось переправить минимум пять тонн бензина, собачья же нарта могла взять не более 150 килограммов.

Исключительную отзывчивость проявили чукчи: колоссальное количество нарт совершенно добровольно было предоставлено в распоряжение правительственной тройки. Буквально со всей Чукотки шли чукчи с собаками, с нартами. Они шли на мыс Северный в бухту Провидения, брали там бензин и везли его в Ванкарем. Невиданные караваны!

14 марта, сменив карбюратор левого мотора, я вылетел в Ванкарем. Взял на борт 2200 килограммов бензина. Мой экипаж состоял из шести человек: меня, наблюдателя Петрова, второго пилота Конкина, бортмехаников Руковского и Курова и механика Гераськина. Летели мы в Ванкарем с расчетом выгрузить там бензин и тут же лететь в лагерь Шмидта.

Горло Колючинской губы мы решили срезать, чтобы прямо лететь на Онман. Злосчастная местность - тут погиб самолет «Советский Север», недалеко погиб американец Эйельсон.

Погода благоприятствовала: ясно, незначительный ветерок, но страшный мороз -39°. Мерзли мы зверски. Внизу ни одной посадочной площадки: сплошное месиво льда, вздыбленного осенними штормами и приборами.

Внезапно какой-то посторонний звук стеганул слух. Секунда - и передняя часть радиатора задвигалась, мотор затарахтел, машина тяжело завалилась. Закрыв сектор газа, выключил контакт. Глаза скользят по обширному полю ледяных берегов, отыскивая хотя бы незначительную площадку - ведь машину ломаю!

Отдаю распоряжение экипажу уйти в хвост. Можно тянуться на одном моторе, но нет смысла: положение одно и то же. Всюду бугры и заструги. Заметил небольшую полянку. Недолго думая, выключаю второй мотор, иду на посадку. Вырастают гигантские заструги. Перегруженный самолет касается льда, скользит на бугор, плавно спускается вниз, медленно наклоняет правое крыло и чертит им по льду. Выскочили на лед. Подогнулась правая ферма шасси, лопнули концы подмоторной рамы крепления радиатора. Как потом оказалось, лопнул коленчатый вал левого мотора.

Вынужденная посадка на Севере - вещь неприятная. Если не разобьешься, можешь два месяца шагать по застругам, пока не дойдешь до первых яранг. Петров горько шутит: «Ну вот, теперь есть лагерь Ляпидевского!»

Выгрузили кукули и решили идти пешком на берег. За ропакнами находился остров Колючин, который отсюда нам был хорошо виден. Мы думали, что там никто не живет.

Пошли. Оглянулись на самолет. Жалко и горько было смотреть. Самолет стоял среди заструг бессильный. Вечерело. Вдруг Конкин увидел, что от берега кто-то направляется к нам. Какая-то темная масса переваливается через заструги, появляется и вновь исчезает.

Видим - человек. Подходит ближе. Оказывается, чукча. Его имя я запомнил - Увакатыргин. Он был первый, заметивший нас.

Мы говорили немного по-чукотски, он кое-как бормотал по-русски. Рассказал нам, что на острове Колючине есть семь яранг, построенных в этом году. Населения немного, но собачьи нарты есть. Значит, можно отсюда выехать в Ванкарем и предупредить, чтобы о нас не беспокоились.

Обсудив положение, мы отправили механика Гераськина с Увакатыргином на остров Колючин, чтобы они привезли нам нарты. Гераськин и чукча уехали, а Конкин залез в «моссельпром» (так мы называли переднюю часть самолета) и начал разогревать консервы.

Остров Колючин

Прождали мы часа полтора. Потом прибыли чукчи: двое взрослых и один маленький. Маленький тоже был хозяином, имел свои нарты и собак. Его звали Ильяннингин. На нарты мы сложили продовольствие, кукули, дали последний салют самолету: выстрелили в воздух из пистолетов и из «винчестера». Этим салютом так напугали собак, что одна оторвалась и убежала. Ночью пришли на остров Колючин. Расселились по ярангам: Руковский, Куров и Гераськин - у местного шамана, а я с Конкиным - у другого чукчи. Здесь мы по-настоящему познакомились с чукотскими обычаями. Это была страшная глушь! У здешних чукчей сохранились все старые обычаи и особенности. Только теперь поняли мы, кем были чукчи при царской власти.

Когдаходишь за полог, женщина раздевает тебя. Отказаться - значит обидеть. Хозяин с места не тронется, суетятся, работают только женщины. Мужчина говорит: «Я должен думать, куда зверь пошел».

Угощают чаем, копальгином. Копальгин - мясо моржа весеннего и осеннего убоя. Убивают моржа, разрубая на куски и бросают в ямы. Мясо начинает разлагаться, но совсем разложиться не успевает - замерзает. В таком замороженном виде его и едят.

За пологом мужчины и женщины ходят почти голыми. Две женщины были одеты в европейские платья, но это не меняло дела, потому что они не снимают платье до тех пор, пока оно не разва-

лится: стирать негде и не в чем. Чай день и ночь кипит на огне. Женщины грязным подолом вытирают кружку для чая и наливают в эту кружку чай гостю. После того как все выпьют, остатки сливают опять в чайник до следующего раза. По мере сил я воздерживался от подобного чая. Моржовое мясо пришлось все-таки есть.

Мы легли спать, договорившись, что завтра нас свезут в Ванкарем. На следующий день мы отправились в путь. У мыса Онман встретили летчика Куканова, который ехал нас разыскивать. Как раз начиналась пурга. Дул лобовой ветер. Навстречу нам попадались бесконечные вереницы нарт, которые возвращались из Ванкарема после переброски бензина. К вечеру мы приехали в Ванкарем. Пурга сломала там мачту радиостанции, оборвала антенну. До 18-го числа мы не могли сообщить правительству, что спаслись. Все считали нас погибшими. Слепнев показывал мне впоследствии американские газеты, где были такие заметки: «Гибель русского полярного героя Ляпидевского», «Пропал во льдах во время второго полета».

В Ванкареме мы обсудили с председателем тройки Петровым наши дальнейшие действия. Решили отремонтировать самолет. Петров отдал распоряжение доставить с мыса Северного на Колючин запасной мотор в разобранном виде. Я вместе с Кукановым отправился в Уэлен, чтобы взять запасную раму.

В Уэлен я прибыл незадолго до прилета туда Слепнева. Слепнев прилетел 2 апреля. 7 апреля я вылетел со Слепневым в Ванкарем. Молоков согласился доставить в Ванкарем мою раму. Из Ванкарема я перевез раму на нартах в Колючин.

Снова я около своего неподвижного самолета. Честное слово, Чукотку я больше изъездил на собачьих упряжках, чем налетал на своем «АНТ». Погода, неудачи с моторами преследовали меня без всякой пощады.

Приступили к установке рамы и к монтажу мотора, который тем временем нам доставили. Конкин, Руковский, Гераськин, оставшиеся на Колючине, уже исправили к моему приезду ферму. Поднять машину ухитрились домкратом, подсыпая все время под плоскость снег.

Каждый день отправлялись мы на работу. Ходить было далеко - часа полтора. Стоял жестокий мороз, сильный ветер, иногда мешала пурга.

Однажды, когда мы отправились к самолету, поднялась такая снежная буря, что вернуться без проводников мы не могли. Навстречу нам вышли чукчи. Мы были совершенно оторваны от всего мира. Не знали, спасены ли челюскинцы. Правда, иногда над нами пролетали самолеты, но куда, с какой целью - этого мы не знали. Вшей в колючинских ярангах было множество - на всю жизнь запомню.

Днем работали, по вечерам коротали время, как умели. Рассказывали друг другу о случаях в жизни. Изучали чукотский язык. Учили чукчей русскому.

Думали, что все о нас забыли, что никому до нас дела нет. Печально.

Однажды прибегает чукча, кричит:

- Идут, идут!

Что за чепуха? Кто идет? Выходим. Действительно, идут нарты. Бежим навстречу. Челюскинцы! Одиннадцать человек. Обрадовались мы им так, что не могу описать. Пожалуй, даже больше, чем челюскинцы обрадовались нам, когда мы прилетели к ним на льдину. Объятия, поцелуи. В этот день Конкин сварил суп в большом ведре, предложили челюскинцам. Они с удовольствием согласились и весь суп съели. Мы остались без супа, голодные. Ничего, зато радость какая!

От челюскинцев мы узнали, кто спасен, вернее, что все спасены. С опозданием на много дней узнали подробности.

На следующий день челюскинцы отправились дальше. С нами остались трое: Гриша Дурасов, Вася Агапитов и Саша Лесков. Они остались, чтобы помочь нам.

Потом пришла еще одна партия челюскинцев, а вслед за ними прибыл Нестеров - машинист. Нестеров первый показал нам радиogramму Сталина, Молотова, Ворошилова, Куйбышева и Жданова, в которой они поздравляли летчиков и говорили, что входят с ходатайством о присвоении нам звания Героев. Огромная гордость охватила всех нас. Мы поняли, как малы наши усилия в сравнении с честью, оказанной нам. Мы поняли, что даже тогда, когда мы сидели здесь, в ярангах, оторванные от всех, одинокие и беспомощные, страна не забывала нас ни на минуту. Да, за такую страну, за таких людей радостно отдать свое сердце и душу!

Нестеров посидел, попил чаю и уехал. Больше из челюскинцев никто к нам не заходил. Нестеров был последним. Продукты у нас кончились. Пришлось перейти на иждивение чукчей: начали есть моржовое замороженное мясо, сырую нерпу, научились пить чукотский чай.

24 апреля я опробовал новый мотор. Результаты были удовлетворительные. Надо сказать, что монтаж был сопряжен с огромными трудностями: все трубы замерзли, нужно было их отогревать.

Отлет назначили на 25 апреля. Приступили к очистке площадки от заструг. Очищали не идеально - лишь бы можно было взлететь. Потом вырубил в бочке дно, поставили бочку в бочку, подогрели масло и завели мотор. Через некоторое время запустили второй мотор, который тоже работал прилично.

Вырулил к старту, дал газ, оторвался, взлетел.

- Прощай, Колючин! Прощай, «великое колючинское сидение»!

В Москву!

Мы прибыли в Уэлен в момент, когда там было огромное скопище народа: все челюскинцы, все летчики. Городок был переполнен. Люди жили в школе, в исполкоме.

1 Мая. Как всюду, во всей стране, и мы, заброшенные на дальний Север советские люди, устроили 30 апреля торжественное собрание. На этом собрании присутствовали чукчи, челюскинцы, летчики и зимовщики. Я сказал речь. После этого началась художественная часть - играл струнный оркестр зимовщиков, пел хор чукчей. Хор исполнил несколько русских песен, потом пел свои, чукотские мелодии. Челюскинцы декламировали монологи. На этом торжественный вечер закончился.

1 мая была демонстрация. Колонны выстроились так: сначала шел летный состав, потом челюскинцы, потом чукчи и местные организации. На самолет «АНТ-4» влезли секретарь райкома и председатель райисполкома - чукча. Мы обошли вокруг школы прямо к самолету, который представлял собой как бы трибуну. Начались речи.

7 мая, взяв четырех пассажиров, я вылетел в бухту Провидения, согласно распоряжению правительственной тройки. Паро-

ход «Смоленск» принял на борт челюскинцев, летчиков, самолеты. Петров сообщил мне, что я ухожу со «Смоленском» во Владивосток. Конечно, я и не предполагал, что поеду в Москву, увижу Сталина.

В одно прекрасное утро «Смоленск» отдал якоря, застучала машина, и мы, развернувшись, стали входить в гигантские ворота бухты Провидения. Берег мельчал, превращался в далекую линию.

- До свидания, Чукотка, изъезженная и излетанная мной!

Вот и все. Добавлю лишь немного. Огромное впечатление произвел на меня наш проезд из Владивостока в Москву. Чтобы повидать наш поезд, на станции съезжались люди со всего района. Приезжали колхозники, агрономы, лесные объездчики из местных сторожек, рыбаки, рабочие леспромхозов, доктора, трактористы, водники, делегации заводов, делегации совхозов, представители избчитален, разъездные почтовики.

Оркестры встречали поезд. Это бывали порой мощные, прекрасно организованные оркестры, а на маленьких станциях - крохотные оркестрики, где кларнет перегонял трубу и оба отставали от барабана.

По вечерам эти оркестрики звучали из тьмы. Поезд замедлял ход, медленно пробегали под окнами пакгаузы, огни, вагоны, ряды встречающих и, наконец, оркестр - пять человек, перед которыми друзья их держали ноты.

Каждый приносил нам в подарок, что мог. Несли молоко, редиску, салат, самодельные шкатулки, конфеты, торты.

Торты дарили в огромном количестве. Здесь были торты-корабли, торты-заводы, торты-вокзалы, торты с начинкой и без начинки, торты пухлые и торты поджарые.

Всюду, где остановка - приветствия, митинги, речи. Это была потрясающая поездка. Одно мне было досадно: всех встречали в пути родные, одного меня никто не встречал. Родных своих растерял, жены не приобрел. Грустновато!

В Москве мы поехали на Красную площадь. Товарищ Сталин пригласил нас на трибуну, сказав: «Пойдем на трибуну!» Взошли. Мы стояли впереди, члены правительства - позади. Мне было неудобно, что товарищ Сталин стоит сзади. Я сказал ему об этом. Товарищ Сталин похлопал меня по плечу. «Стойте здесь, - сказал он. - Мы всегда здесь стоим, нас все знают и видят. Пойдите

теперь вы!» Там же, на параде, я беседовал с т. Орджоникидзе о самолетах. Он спросил:

- Почему вы недовольны моторами?

Я ответил: «Моторами я доволен, но тот мотор, который был у меня на Чукотке, резал без ножа, всю кровь высосал, можно сказать, в седину вогнал!» Говорил с т. Кагановичем.

В Кремле, когда нас награждали орденами, я сказал такую речь:

«Михаил Иванович! Разрешите в вашем лице поблагодарить все правительство за ту высокую награду, которой мы удостоились. Разрешите в вашем лице заверить правительство, что мы с удвоенной энергией, с еще большим энтузиазмом под руководством партии, вместе со всем пролетариатом будем строить бесклассовое общество. А если понадобится, если на нашу Родину посмеют напасть, то мы бодро, уверенно и твердо, все как один пойдем на защиту октябрьских завоеваний».

Еще в поезде челюскинцев я подал заявление о вступлении в партию. Почему только теперь я подал это заявление? Потому что считал: прежде чем вступить в партию, надо что-нибудь сделать для страны, как-нибудь доказать свою работу. Я сделал немного, но знаю одно: я добросовестно работал. Из всех сил старался выполнить порученное мне задание.

Часто за дни челюскинской эпопеи были у меня огорчения и отчаяние, но, одумавшись, я всегда понимал, что я не один, что всюду, куда ни приду, моя страна приготовит мне помощь. Сидя в чукотской яранге, отрезанный от всего мира, я так же, как и челюскинцы, знал: Родина помнит обо мне. А теперь, читая газеты, я вижу, как она помнила, как она заботилась обо мне в памятные дни колючинской катастрофы. Сердце щемит у меня, мне трудно читать эти дорогие мне газеты, и я складываю их в стол одну за другой, чтобы прочесть потом, когда успокоюсь.

Глава 3

Штрихи к портрету А.В.Ляпишевского

Последнее интервью

22 марта 1983 года было опубликовано интервью Анатолия Васильевича Ляпишевского, данное им газете «Советская Россия»

«Первая Золотая Звезда на груди»

Наш собеседник - известный советский авиатор, Герой Советского Союза Анатолий Васильевич Ляпишевский, которому исполняется в эти дни 75 лет

Я мечтал стать моряком, хотя детство и юность прошли в степной кубанской станице Старошербиновской. Шла Гражданская война. В 1920 году в нашей станице обосновался особый отряд моряков. Тельняшки, бушлаты, бескозырки с золотыми буквами - надо ли говорить, как действовали они на впечатлительные мальчишеские души. Позже, работая на маслобойном заводе, я обратился в комсомольскую организацию с просьбой - дать направление во флот. А мне предложили идти... в авиацию.

В начале 30-х годов началось освоение авиационных линий на востоке страны. Гражданский воздушный флот нуждался в кадрах и пополнялся за счет личного состава Военно-Воздушных Сил. Я был направлен в распоряжение Дальневосточного управления транспортной авиации. Сразу попал на линию Хабаровск-Сахалин - ту самую, которую в 1930 году открывал Михаил Водопьянов. Очень часто приходилось летать в селение Пермское, на месте которого впоследствии вырос знаменитый Комсомольск-на-Амуре.

Знакомство с Арктикой для меня началось еще до трагедии парохода «Челюскин». Осенью 1933 года в результате тяжелой ледовой обстановки у берегов Чукотки были зажаты льдами паро-

ходы «Север», «Анадырь» и «Хабаровск». На них, помимо экипажей, находились и зимовщики, возвращавшиеся на материк. Мне предложили принять участие в спасательных работах. Я, конечно, сразу согласился.

Пароход доставил в бухту Провидения экипажи двух самолетов АНТ-4. Оттуда с огромными трудностями: пурга, туманы, снежные бури - перелетели в залив Святого Лаврентия и засели здесь из-за непогоды на неделю.

На всю жизнь запомнил 13 февраля 1934 года. Страшная пурга. В ярангу, где мы жили, вошел занесенный снегом человек. Начальник контрольно-пограничного пункта Небольсин принес нам радиограмму: сегодня в Чукотском море раздавлен льдами и затонул пароход «Челюскин», на лед высадилось 104 человека. Вскоре пришло распоряжение В.В.Куйбышева: «Принять все меры к спасению экспедиции и экипажа «Челюскина».

Для нашего экипажа труднейшим экзаменом стал сам вылет в ледовый лагерь Шмидта. Мы готовились к этому броску из поселка Уэлен на мысе Дежнева. 29 раз (!) вылетали, брали курс к льдине челюскинцев и каждый раз возвращались - стихия свирепствовала, мороз доходил до сорока градусов.

И все же пришел долгожданный день 5 марта. Погода как по заказу. Наконец-то вылетели... До боли в глазах всматриваюсь в льды. Из трещин во льдах вылетают клубы пара, а мне чудится дым костров челюскинского лагеря. Снижаюсь, с досадой убеждаюсь, что все - не то, снова поднимаюсь. И вдруг неожиданно упираюсь в ледовый лагерь: прямо впереди себя внизу вижу силуэт маленького самолета.

Это был самолет Михаила Сергеевича Бабушкина, который успели снять с тонущего судна. А потом увидели и людей - они махали нам руками, кидали вверх шапки...

Надо было садиться. Я взглянул на льдину и понял, как мала она для нашего самолета - где-то 400 на 150 метров. Подвижками ее оторвало от основного лагеря, и она плавала поодаль. По краям она была вздыблена высокими торосами. Честно говоря, был момент, когда я испугался: промажу мимо полосы - врежусь в торосы, проскочу - упаду в воду. Раза два-три заходил с минимальной скоростью. Сел все-таки удачно. В тот первый рейс мы вывезли 12 женщин и детей.

Это было первое серьезное испытание советской авиационной техники. Отечественные самолеты выдержали его с честью. В челюскинской эпопее использовались и машины иностранных марок. Но в основном люди были сняты с льдины прекрасно показавшими себя в Арктике самолетами Р-5 конструкции Поликарпова. На этих машинах только Молоков и Каманин совершили по девять полетов на льдину и вывезли 73 человека.

Мало кто в мире верил тогда в успешное окончание челюскинской эпопеи. Когда во втором полете наш самолет при вынужденной посадке во льдах потерпел аварию и несколько дней о нашей судьбе ничего не было известно, в некоторых зарубежных газетах появились статьи с кричащими заголовками: «Гибель русского полярного героя Ляпидевского», «Пропал во льдах во время второго полета». А в это время наш экипаж на жестокой стуже боролся за спасение самолета. Машина, обреченная на гибель, была отремонтирована.

Ну и самый главный итог: наша страна продемонстрировала миру стойкий, мужественный характер советских людей.

Как сегодня, помню 23 июня 1934 года. Я стою в Кремле с моими товарищами-авиаторами Молоковым, Каманиным, Леваневским, Слепневым, Дорониным, Водопьяновым, челюскинцами. Михаил Иванович Калинин первой назвал мою фамилию, улыбнулся: «Ну что, товарищ Ляпидевский, начнем, пожалуй... Поздравляю вас». Вручил мне орден Ленина, грамоту Героя Советского Союза и пожал руку. Я взглянул на грамоту - на ней стоял №1...

В 1939 году, когда был введен отличительный знак Героя Советского Союза - медаль «Золотая Звезда», в такой же торжественной обстановке нам вручали звездочки. Перед тем как вручить высокую награду, Михаил Иванович перевернул Звезду, и я увидел на ней гравировку - «№1». Я помню, одним из первых меня поздравил известный полярный радист Эрнст Кренкель. Он внимательно прочитал грамоту и сказал: «Толя, будут еще сотни и тысячи героев, но ты всегда будешь первым». Сейчас, наверно, в еще большей степени, чем тогда, я понимаю, насколько эта награда была почетна и ответственна.

Еще в довоенное время нашу страну, весь мир облетели легендарные имена Чкалова, Громова, папанинцев, седовцев... А какие чудеса храбрости и мужества проявили советские люди в годы

минувшей войны! В ряды героев встали солдаты и партизаны, полководцы и юные народные мстители - пионеры и комсомольцы. В наши дни Героями Советского Союза становятся самоотверженные покорители космоса. Героизм - проявление высокого человеческого духа в чрезвычайных обстоятельствах - стал в нашей стране чертой всенародной.

Рассказ записал Ю.Каминский

Роберт Ляпидевский о своем отце

Отец был из кубанских казаков. Родился в 1908 году в станице Белоглинская (ныне село Белая Глина Краснодарского края) в семье учителя. В 1927 году окончил Ленинградскую военно-теоретическую школу летчиков, затем Высшую школу красных морских летчиков в Севастополе. Там состоялся его первый полет. Главным своим учителем считал С.Леваневского, с которым прошел всю летную программу и тренировки на самолете. Через несколько лет они встретятся на Чукотке, спасая экипаж «Челюскина». В мае 1931 года был откомандирован в Ейск летчиком-инструктором, где летал на сухопутных машинах по дальнему для того времени маршруту: Москва-Харьков-Ейск. В марте 1933 года демобилизовался и добился перевода в Управление гражданского воздушного флота, а оттуда - на линию Хабаровск-Сахалин. Анатолия Васильевича увлекали рассказы бывалых летчиков, прошедших Арктику. Летная работа в суровых условиях, жестокие морозы, частая многодневная пурга, полное безлюдье и отсутствие ориентиров - все это усложняло, но и делало романтичным труд полярных авиаторов.

В октябре 1933 года во льдах у побережья Чукотки застряло несколько кораблей. Суда «Лейтенант Шмидт» и «Свердлов» освободились из ледового плена и самостоятельно добрались до бухты Провидения. Но пароход «Челюскин» застрял во льдах. (Трагедия «Челюскина» произошла 13 февраля 1934 года - *прим. ред.*) Экипажи летчиков предприняли несколько попыток перелететь в Уэлен, но возвращались из-за неисправностей моторов. К тому времени наступила полярная ночь, температура упала ниже 30 градусов. Но Анатолий Васильевич и его товарищи не теряли духа. Предшествующие неудачи не обескуражили их. Наоборот, они закалили их волю и обогатили летчиков ценнейшим опытом. В результате экипаж Ляпидевского сумел все же пробиться к Уэлену. Это был первый настоящий полет Ляпидевского на Севере.

Начались бесконечные полеты вдоль побережья в поисках лагеря челюскинцев (104 человека, из них 9 женщин (10 женщин - *прим. ред.*) и двое грудных детей). Поиск шел практически всле-

пую. Сказывалось полное несоответствие самолета АНТ-4 поставленным задачам и северным условиям. 28 раз за 20 дней экипаж Ляпидевского пытался добраться до ледового лагеря, но сделать это удалось лишь 5 марта. Это был не только первый самолет, добравшийся до лагеря, но и предвестник грядущего освобождения от ледового плена, знак того, что план спасения вполне реален. Пробыв в лагере около двух часов, экипаж на перегруженной машине, забрав 10 женщин и двоих детей, вылетел в обратный путь. К сожалению, первый рейс Ляпидевского в лагерь челюскинцев оказался и последним. В районе Ванкарема самолет потерпел аварию, на ремонт ушло 42 дня.

16 апреля 1934 года Президиум Верховного Совета СССР своим указом установил высшую степень отличия, мужества и героизма - звание Героя Советского Союза. Этого звания первым был удостоен Анатолий Васильевич Ляпидевский. С введением особого знака отличия в ноябре 1939 года Ляпидевскому была вручена Золотая Звезда №1 (орден Ленина №515). Результаты эпопеи спасения получили самую высокую оценку специалистов и прессы всего мира. Все газеты писали об исключительных подвигах советских летчиков. Генерал Фулуа, начальник авиакорпуса армии США, заявил: «Спасением челюскинцев вписана блестящая страница в историю авиации. Бесстрашные авиаторы оказались на высоте положения».

«Великое сидение» во льдах на поломанном самолете определило всю дальнейшую судьбу летчика. Он хорошо понял, как важны для авиаторов надежные моторы, навигационные приборы и отличная связь. И поэтому с удовольствием поступил на инженерный факультет Военно-воздушной инженерной академии имени Н.Е.Жуковского. В 31 год отец получил инженерное образование и был откомандирован в Наркомат авиационной промышленности, где занимал различные должности - от заместителя начальника главной инспекции до директора Московского авиационного завода №156, где в 1940-1942 гг. создавался опытный пикирующий бомбардировщик 103-В («Верочка»).

В период Великой Отечественной войны отец был заместителем командующего ВВС 19-й армии, затем начальником отдела полевого ремонта 7-й воздушной армии на Карельском фронте. В 1944 году, после признания высоких достоинств «Верочки» во фронтовом небе, вновь возглавил завод №156.

После Победы А.Ляпидевского пытались перевести на «легкие» и почетные начальствующие должности. То главным контролером Министерства госконтроля СССР, то заместителем министра авиационной промышленности. Но не лежала душа крылатого человека к работе столоначальника. В 1949 году он был назначен директором завода Министерства среднего машиностроения, деяния которого на благо обороны державы засекречены и по сию пору. (Завод №25 МАП был передан в МСМ в 1954 году. Ляпидевский был директором завода № 25 МАП с 1949 по 1954 год, первым заместителем начальника КБ-25-директором опытного завода №25 МСМ с 1954 по 1961 год - *прим. ред.*)

При Хрущеве в возрасте 50 лет генерал-майор вышел в отставку и занялся общественной работой в Совете ветеранов при ДОСААФ. (А.Ляпидевский вышел в отставку в 53 года - *прим. ред.*) Но когда его пригласили ведущим конструктором на фирму Артема Микояна, не пошел - побежал в приподнятом настроении, с которым только и любил ходить на службу.

После войны Анатолий Ляпидевский жил в столице. Вообще для него Москва значила очень многое. Два десятилетия он был депутатом Моссовета, вел большую общественную работу, часто встречался с молодежью. Несколько лет он был бессменным председателем секции автототуризма Центрального совета по туризму и экскурсиям ВЦСПС, не раз давал старты автопробегам как по России, так и за рубежом. Его именем названы улицы в Москве (в микрорайоне Лианозово) и Ярославле, океанский сухогруз, приписанный к Мурманску, летное училище в Омске.

В 1934 году было предложено увековечить в столице имена первых Героев Советского Союза. Но при Сталине, когда памятники ставились, в основном, только ему, предложение убрали под сукно. Во времена хрущевской «оттепели» посчитали неприличным увековечивать имена живых людей.

Но есть два памятника Анатолию Васильевичу: один установлен в 1990 году на родине летчика, другой - на Новодевичьем кладбище в Москве, где он похоронен.

«Литературная газета» от 19 марта 2008 г., №11

Жизни славный календарь

23 марта 1908 года - родился в станице Белоглинской Краснодарского края в семье учителя.

Июль 1925 года - начал трудовую деятельность в качестве помощника жаровщика на маслобойном заводе станицы Старощербиновская.

Август 1926 года - по рекомендации Ейского райкома комсомола направлен на учебу в Ленинградскую военно-теоретическую школу ВВС.

Июнь 1927 года - направлен для дальнейшей учебы в Севастопольскую школу морских летчиков.

Июнь 1929 года - для прохождения службы направлен в 62-ю отдельную авиаэскадрилью (г. Ленинград).

Август 1931 года - назначен летчиком-инструктором Севастопольской школы морских летчиков.

Май 1933 года - после демобилизации направлен на работу в качестве линейного пилота в Дальневосточное управление «Трансавиации» ГВФ.

Октябрь 1933 года - откомандирован на Чукотку в распоряжение Главного управления Северного морского пути.

Февраль-апрель 1934 года - принимал участие в операции по спасению участников экспедиции парохода «Челюскин».

20 апреля 1934 года - присвоено звание Героя Советского Союза (удостоверение №001).

Октябрь 1934 года - зачислен слушателем на инженерный факультет Военно-воздушной академии РККА им. проф. Н.Е.Жуковского.

Август 1939 года - в счет парттысячи направлен для работы в авиационной промышленности на должность заместителя начальника Главной инспекции НКАП.

Январь-октябрь 1940 года - начальник 8-го испытательного отдела ЦАГИ.

Октябрь 1940 года - июль 1941 года - директор завода №156.

Октябрь 1941 года - апрель 1942 года - директор завода №288.

Апрель 1942 года - призван в ряды Красной Армии, назначен начальником 4-го отдела НИИ ВВС.

Октябрь 1942 года - ноябрь 1943 года - в действующей армии, заместитель командующего ВВС 19-ой армии по тылу, затем - начальник отдела полевого ремонта 7-й Воздушной армии.

Ноябрь 1943 года - откомандирован в распоряжение НКАП, назначен директором завода №156.

Май 1945 года - февраль 1949 года - главный контролер Министерства госконтроля СССР.

Февраль-апрель 1949 года - заместитель министра авиационной промышленности.

Апрель 1949 - май 1954 года - директор завода №25 МАП.

Май 1954 года - май 1961 года - директор опытного завода КБ-25 МСМ.

Май 1961 года - уволен в запас в звании генерал-майора авиации.

Март 1962 года - апрель 1983 года - работал в ОКБ Генерального конструктора А.И.Микояна в должностях ведущего конструктора и заместителя главного инженера по капитальному строительству.

Март 1983 года - присвоено звание «Почетный авиастроитель».

29 апреля 1983 года - умер в Москве, похоронен на Новодевичьем кладбище.

Награды А.В.Ляпидевского

- Звание Героя Советского Союза (1934)
- Орден Ленина (1934)
- Медаль «Золотая Звезда» (1939)
- Орден Отечественной войны II степени (1943)
- Орден Отечественной войны I степени (1944)
- Орден Красной Звезды (1944)
- Орден Красной Звезды (1945)
- Орден Красного Знамени (1946)
- Орден Ленина (I.1954)
- Орден Ленина (X.1954)
- Орден Трудового Красного Знамени (1956)
- Орден «Знак Почета» (1960)
- Орден Октябрьской Революции (1978)
- **13 медалей:**
 - «20 лет РККА» (1938)
 - «За оборону Москвы» (1944)
 - «За оборону Советского Заполярья» (1944)
 - «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-45 гг.» (1945)
 - «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.» (1945)
 - «30 лет Советской Армии и Флота» (1947)
 - «В память 800-летия Москвы» (1948)
 - «40 лет Вооруженных Сил СССР» (1957)
 - «20 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-45 гг.» (1965)
 - «50 лет Вооруженных Сил СССР» (1967)
 - «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина» (1970)
 - «30 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-45 гг.» (1975)
 - «Ветеран труда»
- Звание «Почетный авиастроитель» (1983)

Память

Именем Ляпидевского названы улицы в городах России и Украины. Его именем названа улица в Москве; на доме, где он жил (Никитский бульвар, 9) установлена мемориальная доска. Памятник А.В.Ляпидевскому установлен на малой Родине, в с. Белая Глина Краснодарского края в 1990 году в честь 170-летия села. На здании школы, где он учился, установлена мемориальная доска. Имя Ляпидевского носит Омский летно-технический колледж гражданской авиации.

**ОТ ЗАВОДА №25 МАП -
К ВСЕРОССИЙСКОМУ
НИИ АВТОМАТИКИ им. Н.Л.ДУХОВА**



**Сергей Васильевич
САРАТОВСКИЙ**
(1914-1982)



**Евгений Васильевич
ЕФАНОВ**
(1918-1981)



**Николай Васильевич
ПЕЛЕВИН**
(1908-1995)

От завода №25 МАП - к Всероссийскому НИИ автоматики им. Н.Л.Духова

Точкой отсчета официальной истории Всероссийского научно-исследовательского института автоматики им. Н.Л.Духова считается 5 мая 1954 г., когда вышло в свет Постановление Совета Министров СССР о передаче в Министерство среднего машиностроения завода №25 Министерства авиационной промышленности. Предприятие стало называться филиал №1 КБ-11, в настоящее время известного как РФЯЦ-ВНИИЭФ. Но если история будущего ВНИИЭФ действительно начиналась «с нуля», то ВНИИА как оборонное предприятие на несколько лет старше первого ядерного центра.

В 1939 году завод им. Ф.Э.Дзержинского (так тогда называлось наше предприятие), выпускавший счетные машины, переходит в ведение Наркомата авиационной промышленности, получает номер 476 и начинает работать на оборону. Во время Великой Отечественной войны завод №476 эвакуируется, а оставшееся производство выпускает магнето и слюдяные керамические свечи для авиационных двигателей. После окончания войны в 1945 году на территории завода №476 организуется Государственный союзный (опытный) завод №25 НКАП с опытным конструкторским бюро при нем. С 1949 года директором завода становится прославленный летчик Анатолий Васильевич Ляпидевский. Основной задачей завода №25 являлась разработка и серийное производство самолетного электрооборудования, систем и установок стрелково-пушечного вооружения самолетов.

Завод №25, как и большинство предприятий авиационной промышленности, был хорошо оснащен оборудованием, в полной мере владел передовыми технологическими процессами, был укомплектован высококвалифицированными кадрами конструкторов, технологов, рабочих-производственников. Начиная с 1948 года завод №25 выполнял отдельные заказы КБ-11 по изготовлению различных деталей и узлов, для чего на предприятии были специально созданы две конструкторские бригады, две научно-исследовательские лаборатории, экспериментальный и механосборочный цеха. К началу 1954

года объем работ по тематике Министерства среднего машиностроения составлял 24% от общего объема работ завода.

Когда предприятие было передано в атомную отрасль, основу коллектива филиала №1 КБ-11 составили специалисты завода №25. Из общего числа 2207 сотрудников опытного завода 1957 человек были оставлены для работы под эгидой МСМ. Вместе с небольшой командой специалистов, которую привел с собой из КБ-11 новый руководитель предприятия Н.Л.Духов, в филиале №1 продолжили активно и творчески работать над реализацией новых задач многие «старослужащие» сотрудники. Мы расскажем о некоторых из специалистов завода №25 МАП, перешедших в филиал №1 КБ-11 (ВНИИА) и оставивших глубокий след в истории нашего предприятия.

С огромным уважением во Всероссийском НИИ автоматики вспоминают имя Сергея Васильевича Саратовского. «Гениальный технолог», «фантастический талант», «выдающийся человек» - только превосходные эпитеты можно услышать от тех, кому выпало счастье работать с Сергеем Васильевичем. Почти пятьдесят лет, с 1933 по 1982 год, он работал на нашем предприятии, и за эти годы стал поистине легендарной личностью.

Родился Сергей Васильевич Саратовский 27 мая 1914 года в Москве в простой рабочей семье. В начале 1930-х годов, подобно многим своим сверстникам, работал и учился. Днем он трудился чертежником-конструктором на Московском тормозном заводе, а по вечерам овладевал специальностью техника-механика в стенах Московского автотехникума.

Предприятие, которое располагалось на месте нынешнего ВНИИА и куда пришел работать С.В.Саратовский, тогда, в далеком 1933-м году, носило название Завода счетных машин им. Ф.Э.Дзержинского и выпускало счетные машины, арифмометры «Феликс», кассовые аппараты и ватерсчетчики. До 1939 года, времени передачи завода Наркомату авиационной промышленности, предприятие последовательно находилось в ведении Наркомата тяжелой промышленности и Наркомата машиностроения.

Начиная с 1933 года вся долгая трудовая биография Сергея Васильевича будет связана с нашим предприятием. Здесь он начнет свою профессиональную деятельность в должности конструктора

тора, отсюда в 1936 году уйдет на службу в Красную Армию, а в 1938 году вернется на завод, чтобы продолжить свою работу в должности технолога. До 1950-х годов С.В.Саратовский пройдет множество должностных ступеней: руководитель группы приспособлений и инструментов, руководитель группы проектирования оснастки, начальник подготовки производства, инженер-конструктор по специальному оборудованию, технический руководитель автобазы института, начальник серийно-конструкторского бюро, старший инженер-конструктор, начальник конструкторской бригады. И везде, в каждой должности, он будет приобретать драгоценные знания и опыт, искать пути решения самых разнообразных задач, иногда кажущихся «нерешаемыми».

В 1950 году Сергей Васильевич - уже опытный специалист, прошедший вместе с предприятием годы военного лихолетья, - назначается главным технологом. В этой ответственной должности он в 1952 году удостоивается звания лауреата Государственной премии СССР за участие в создании нового самолетного оборудования.

Блестящий практик, талантливый человек, Саратовский неизменно активно интересовался всем новым - и это естественно, ведь технология - область, требующая особого внимания к инновациям. Меняются материалы, оборудование, появляются новые возможности, и технолог обязан все это применять. Время неуклонно диктует необходимость в совершенствовании профессионализма - и в 1951 году Саратовский оканчивает курсы повышения квалификации руководящих и инженерно-технических работников при Академии авиационной промышленности.

Не секрет, что для большинства технологов характерна узкая специализация: одни занимаются технологией обработки на станках, другие - технологией сборки, третьи - технологией покрытий, и так далее... По воспоминаниям людей, работавших с Саратовским, Сергей Васильевич поражал окружающих своей информированностью, способностью заниматься огромным количеством изделий самого разного типа, зачастую не имеющих ничего общего. Он всегда пристально следил за новейшими достижениями в своей области, интересовался мировой практикой - и как результат, многие его предложения были чрезвычайно эффективны.

Когда в 1954 году предприятие переключилось на выполнение новых задач, способность С.В.Саратовского к быстрому реагиро-

ванию на инновации, его оригинальное мышление и техническая смелость оказались невероятно востребованы. Ветераны ВНИИА вспоминают, что в те далекие годы существовал определенный порядок, по которому о любой разработке на ранней стадии докладывали не только главному конструктору, но и главному технологу. И именно здесь проявлялся яркий талант Сергея Васильевича: он сразу видел и конструкцию, и технологию (в самом широком смысле): изготовление деталей, сборку, применение материалов и множество других важных моментов. В тех же случаях, когда нужно было использовать что-то новое, Саратовский выдвигал иногда совершенно неожиданные и «дерзкие» предложения, которые снижали трудоемкость изготовления изделий.

Вспоминает первый заместитель научного руководителя ВНИИА им. Н.Л.Духова, доктор технических наук, профессор Юрий Николаевич Бармаков: «Мне кажется, что С.В.Саратовский был гениален потому, что он был одинаково талантлив сразу в трех областях деятельности: как инженер-конструктор, инженер-технолог и инженер-производственник очень широкого диапазона.

Примерно в 1965-66-ом году мы разрабатывали ударостойкую электронную систему. Для ударостойкости мы решили заливать компаундом всю большую плату, хотя этот путь плох из-за неремонтопригодности конструкции. В это время в литературе обсуждалась идея электронных микромодулей, и нам хотелось применить эту идею, но мы не знали, как это сделать. Когда мы пришли к С.В.Саратовскому с простым решением залить всю электронную плату компаундом и в то же время упомянули о модулях, он, не будучи электронщиком, тут же предложил отличную конструкцию и технологию такого модуля, которые были успешно применены в разработанной системе.

Еще ситуация в этот же период. Монтаж накруткой, который был освоен у нас с подачи немцев в конце 90-х годов, мы решили попробовать еще в 1963-64-ом году. Помню, как мы с Тарасом Александровичем Шевченко (в будущем - главным технологом ВНИИА, а в те годы - инженером-технологом) пришли к Саратовскому, и он сразу же предложил свои идеи по изготовлению прибора для подобного монтажа - пистолета. Т.А.Шевченко, тоже человек весьма одаренный, сделал несколько пистолетов. Наш собственный монтаж накруткой проверялся в соляной кислоте, и стойкость была выше, чем у любого паяного соединения. Этот монтаж накруткой

использовался в сделанной нами вычислительной машине «Ветерок». Когда делали ТАКТ51, мы его использовать не решились и, видимо, были правы, так как проводов подходящих не было, инструмента подходящего не было, разъемы нужно было делать полностью самим - в результате, изделие могло быть не очень надежным. Поэтому, откровенно говоря, испугались. А с другой стороны, если говорить о массовом производстве, например, изготовления АСУ ТП, то это исключительно эффективная технология монтажа. Возвращаясь к Саратовскому, отмечу, что он сразу предусмотрел множество тонкостей: тут же предложил сделать зазубрины на штырях разъема, штырь использовать четырехугольный и т.д. Все это было очень оригинально сделано, и если бы в то время у нас была какая-нибудь массовая продукция, то очень может быть, что мы после освоения этой технологии шли бы впереди планеты всей».

По предложениям С.В.Саратовского и под его руководством в производство было внедрено несколько новых видов пластмасс, полиамидной смолы, полиэтилена, освоено производство сильфонов и ферритов. Он активно участвовал во введении прогрессивной технологии и механизации, повышении культуры производства. Его послужной список неуклонно рос: заместитель главного инженера по опытному производству, с 1965 года - начальник опытного производства, а в 1973 году Саратовский становится первым заместителем главного инженера по новой технике и технологии. Но запомнился он, прежде всего, именно главным технологом - в этом, по мнению многих, состояло его призвание. Разработка наиболее оптимальной, разумной и конструктивно согласованной технологии всегда была одной из самых насущных проблем в оборонной отрасли, где все предприятия десятилетиями были вынуждены оснащаться для полного «самообеспечения». Ведь одно дело - изготовление опытного, одиночного образца, другое - когда делаются небольшие партии в 10, 20, 50 штук, третье - когда изготавливаются партии в тысячи, десятки и сотни тысяч штук. Все это требует разного подхода в технологии и разного оборудования, и здесь Саратовскому не было равных: он умел обеспечить достойный результат и в первом, и во втором, и в третьем случаях.

Сергей Васильевич любил и умел решать «нерешаемые» задачи. В начале 1960-х гг. много трудностей вызывало крепление нейтронных трубок. Было необходимо обеспечить одновременно

его высокую прочность, не повредить баллон трубки из хрупкого материала (стекла) при сборке, гарантировать точность позиционирования трубки в конструкции изделия. Когда о проблеме доложили Саратовскому, он тут же предложил изящное решение. По его идее было спроектировано и изготовлено, хотя и сложное по конструкции, но исключительно надежное и простое в обращении приспособление для приклейки к трубке резиновых манжет. При этом в несколько раз сократилось время технологической операции, кардинально улучшилось качество и удобство изготовления и, конечно, полностью отпали указанные выше проблемы.

По замыслу Саратовского в отделе главного технолога была создана конструкторская бригада по так называемому нестандартному оборудованию. Под его руководством в бригаде создавались уникальные по сложности технологические и испытательные комплексы. Проектировались ударные установки, центрифуги, вибростенды - то, что сегодня делают только специализированные организации.

Сергей Васильевич был немногословен и деловит. Уклончивых ответов никогда не давал, свое мнение отстаивал убедительно. В проблемные вопросы вникал мгновенно. Технические решения находил быстро, как правило, простые, практичные, эффективные.

За свою многолетнюю славную трудовую деятельность С.В.Саратовский, помимо Государственной премии СССР, был награжден двумя орденами Ленина, орденом «Знак Почета», двумя орденами Трудового Красного Знамени и многими медалями. Сергей Васильевич ушел из жизни 25 ноября 1982 года, но фамилию «Саратовский» по-прежнему помнят на предприятии, и тому есть две причины. Во-первых, в течение сорока с лишним лет во ВНИИА работал его сын - Борис Сергеевич Саратовский, прекрасный производственник, кавалер ордена Трудовой Славы. А во-вторых, и это самое главное, во Всероссийском НИИ автоматики и после Саратовского трудились замечательные главные технологи: Николай Иванович Наумов, Тарас Александрович Шевченко, - но С.В.Саратовский, по общему мнению, среди них был самым выдающимся.

Еще одним ярким представителем старой, МАПовской гвардии (из которой выросли многие специалисты атомной отрасли) во ВНИИА был начальник конструкторского отдела (КО-1) Евгений

Васильевич Ефанов. Его хорошо помнят многие сотрудники Всероссийского НИИ автоматики им. Н.Л.Духова, и все в один голос говорят: «Сильная, незаурядная личность». При этом подчеркивают: встречаются люди талантливые, но не каждого назовешь личностью. И, наверное, чем ярче личность, тем труднее ей пробиваться в жизни, ведь такой человек для многих неудобен. Конформисты удобны всем, сложнее, когда ты имеешь свой характер, свою точку зрения и готов ее отстаивать. Все это в полной мере можно отнести и к Е.В.Ефанову - человеку, безусловно, замечательно талантливому, но имевшему сложную и противоречивую натуру.

Неформальный лидер в работах по ЯБП, проводившихся в институте в 1950-70-х годах, Евгений Васильевич Ефанов был ярким представителем своего поколения, в жизни которого оставила свой неизгладимый след война, ведь формирование его как личности и как специалиста пришлось на «грозные сороковые». Родился Евгений Васильевич 21 июля 1918 года в Мариуполе в семье рабочих. Почти ровесник нового государства, он жил теми же идеями и мечтами, которые владели умами всей молодежи в то время. В 1930-е годы настоящими кумирами были летчики - «Сталинские соколы», юноши (и даже девушки) со всей страны поступали в летные училища и авиационные техникумы, откликаясь на призыв: «Молодежь - в авиацию!» В 1933 году Ефанов поступил в Таганрогский авиационный техникум, который окончил в 1937 году, получив специальность техника-механика по монтажу самолетов.

Со времени окончания техникума начинается работа Е.В.Ефанова на предприятиях Наркомата авиационной промышленности (будущего МАПа), сначала в Харькове, затем в Москве. Его несомненная одаренность и сильный характер сразу выделили его из множества молодых специалистов, ежегодно вливающихся в коллективы оборонных заводов. Поступив на работу в должности техника, очень быстро он становится начальником бюро подготовки производства. В начале сороковых годов, в тяжелое военное время с его жесточайшими сроками выпуска оборонных изделий и суровыми законами, Ефанов работает сначала заместителем начальника цеха, а затем и начальником цеха. Его работа на производстве стала огромной профессиональной школой. Подобно многим специалистам тех лет, Ефанов, не имея глубокого образования, с лихвой восполнял его недостатком колоссальным практическим

опытом. В последующие годы, будучи уже начальником конструкторского отдела, он неизменно требовал от своих сотрудников тесного контакта с производством. И в этом постоянном взаимодействии тоже была примета времени, ведь оборонные изделия разрабатывали и изготавливали в очень быстром темпе. Война не давала права на ошибку, требовала исключительной организованности и дисциплины и «ковала» бескомпромиссный характер, до грани жесткий к себе и окружающим.

К Евгению Васильевичу Ефанову, как к типичному представителю своего поколения, можно в полной мере отнести слова главного конструктора ВНИИА, доктора технических наук, профессора Германа Алексеевича Смирнова, который вспоминает свои первые годы работы в одном из конструкторских отделов института: «Людей с высшим образованием было мало, подавляющее большинство были практики - люди, в основном, прошедшие войну, поразительной добросовестности и высочайшей ответственности. Ошибка по какой-либо небрежности была практически исключена. Все, в чем конструкторы ошибались, могло произойти только по незнанию». Стремление повысить свой профессиональный уровень привело Ефанова в 1952 году в специальную группу Московского института автоматики для подготовки инженеров из лиц, окончивших техникумы, и в 1953 году он получил диплом инженера-электромеханика по специальности «Авиационные приборы и автоматы». Но на этом он не остановился, и позднее, в 1969 году, во многом благодаря таланту и блестящим практическим знаниям, Евгений Васильевич защитил диссертацию и стал кандидатом технических наук.

На наше предприятие, тогда еще завод №25 МАП, Ефанов пришел в 1953 году и проработал без малого тридцать лет, до 1981 года. Его деятельность здесь началась в должности начальника конструкторской бригады, а с 1954 года он неизменный начальник первого конструкторского отдела ВНИИА - КО-1 (в разные годы его также называли схемным отделом, а позднее сам Евгений Васильевич настоял на переименовании его в проектный отдел).

Роль Е.В.Ефанова в развитии ВНИИА сложно переоценить. Его талант, широта взглядов, умение видеть перспективу сделали его фигурой номер один в создании унифицированных узлов и элементов для ЯБП, его разработки определили направления разви-

тия изделий института на несколько десятилетий вперед, вплоть до середины 1970-х годов. Специальные изделия представляют собой целую систему, имеющую основные принципы, основные функции, которые могут быть реализованы десятками, а иногда и сотнями схемотехнических решений. Именно поэтому изделия разных КБ достаточно сильно отличаются друг от друга. По мнению многих специалистов, сильной стороной Ефанова как разработчика было то, что он очень четко понимал общие функциональные задачи и пытался искать оптимальный путь их реализации.

Его успешный творческий труд дважды был отмечен Государственными премиями СССР: первую он получил в 1969 году за разработку ЯБП для ракетного комплекса «Вихрь», лауреатом второй Государственной премии СССР Е.В.Ефанов стал в 1979 году за создание и освоение в серийном производстве ЯБП для ВМФ. Помимо премий, Евгений Васильевич в 1956 году был награжден орденом Трудового Красного Знамени, в 1960 году - орденом Ленина, неоднократно награждался медалями.

Во внешних организациях, в первую очередь, среди разработчиков носителей Ефанов пользовался колоссальным авторитетом. Его знали и ценили многие главные и генеральные конструкторы, начиная с С.П.Королева, А.Я.Березняка, В.Н.Челомея, П.Д.Грушина, Л.В.Люльева, Р.В.Исакова. Со всеми у него были личные отношения, его признавали, с ним считались. Вспоминает главный специалист по проектированию специзделий Галина Сергеевна Рубцова: «Мне часто приходилось с Евгением Васильевичем бывать и в командировках, и на совещаниях разного уровня, и надо отметить, что он всегда представлял наш институт очень достойно. Это была фигура весьма авторитетная, если там возникали споры, Ефанов умело отстаивал свою точку зрения и убеждал оппонентов. У него был широкий круг знакомств среди разработчиков ядерного оружия, уровень этого круга знакомств был очень высокий, при этом Евгений Васильевич общался с ними на равных. Во-первых, это были представители старой МАПовской школы: с кем-то из них он учился на курсах, с кем-то ранее взаимодействовал по работе, например, давними у него были связи с КБ Генерального конструктора А.Н.Туполева (после Великой Отечественной войны завод №25 МАП выполнял работы по заказам этого КБ для гражданской авиации - *прим. ред.*). Во-вторых, он активно участвовал в работе проходивших на

самом высоком уровне межведомственных комиссий по испытаниям изделий и обсуждению результатов этих испытаний, где завязывал тесные отношения с разработчиками других организаций.

Также, мне кажется, играла некоторую роль и весьма красивая, представительная внешность Ефанова. Например, когда на каком-нибудь совещании он вставал: высокий, седовласый, с прямой осанкой (он прекрасно умел и держаться, и говорить) - это всегда производило впечатление. И конечно, важно, что он не просто умел хорошо говорить, а всегда говорил дельные слова. Я помню, как даже не склонный к сентиментальности Аркадий Адамович Бриш (в ту пору - главный конструктор института) на похоронах Евгения Васильевича не смог сдержать эмоций и сказал: «До чего же он был красивый человек!»

Об этом же пишет в своей книге «Как создавался ядерный щит России» ветеран ВНИИА, доктор технических наук Игорь Владимирович Блатов. Он пришел на работу во Всероссийский научно-исследовательский институт автоматики в 1967 году, тогда же состоялось его знакомство с Ефановым: «Основным подразделением, определяющим идеологию боевой части, был схемный отдел - КО-1, который в те годы возглавлял Ефанов Евгений Васильевич. Евгений Васильевич - человек средних лет, но уже с густой седой шевелюрой. Держался всегда прямо, высоко поднимая голову. Он обладал довольно сильной внутренней психической энергией, поэтому весьма эффективно действовал на окружающих, подчиняя их своей воле. Один глаз у него немного косил, и это усиливало его воздействие на собеседника, когда он смотрел на него через очки».

Отдел, возглавляемый Ефановым, развивался вместе с институтом: изначально в нем разрабатывались схемы изделий, согласовывались вопросы по стыковке боевой части с носителем, готовились технические задания другим подразделениям института на разработку входящих в состав боевой части узлов и элементов. С течением времени задачи стали расширяться, появились сложные расчеты, специальные физико-технические проблемы - и нужно отметить, что Ефанов никогда не боялся осваивать новое, он учился решать вопросы по растущей тематике отдела и всегда достойно руководил работами. Многие считают, что как руководитель он мог бы возглавлять любой коллектив - его знаний и умений работать с людьми для этого хватало.

Юрий Николаевич Бармаков в книге «История ВНИИА в лицах. Том 1. Н.И.Павлов» писал о Ефанове: «Евгений Васильевич был очень неординарным человеком, талантливым, исключительно целеустремленным, энергичным. Он объективно был выше многих руководителей института по организаторским способностям, интеллекту, пониманию задач в области ЯБП. Ефанов чувствовал это, и ему было тесно в рамках начальника проектного отдела».

Все, кто помнит Е.В.Ефанова, сходятся во мнении, что карьера его могла бы сложиться более успешно, если бы не его трудный, негибкий характер, приводивший к многочисленным конфликтам. «Целеустремленный», «умный», «волевой», но при этом «жесткий», «резкий» и «авторитарный» - такими словами характеризуют Евгения Васильевича его коллеги, упоминая, что эти качества он проявлял, не только будучи начальником конструкторского отдела, но и когда был освобожденным секретарем партийного комитета при предприятии (в 1957-59 гг.). Известно много примеров, когда из-за сложных человеческих взаимоотношений не складывались карьеры, и, возможно, именно характер Ефанова послужил причиной тому, что он не продвинулся дальше по служебной лестнице.

Много сил и энергии Евгений Васильевич отдавал подбору и воспитанию сотрудников, и нередко бывшие работники КО-1 затем возглавляли конструкторские отделы ВНИИА. За это отдел Ефанова в институте называли «кузницей кадров». Галина Сергеевна Рубцова, пришедшая туда на работу после окончания ВУЗа в 1960 году, вспоминает: «Евгений Васильевич хорошо разбирался в людях. Он обычно давал пару-тройку заданий, смотрел, как человек их выполняет, и у него складывалось отношение к этому сотруднику. Очень не любил, когда ему пытались многословно оправдать собственное неумение решать задачи. Иногда Ефанову не хватало терпения, но у него в отделе была исключительно четкая и правильная организация работ: первый уровень руководства работами - начальники конструкторских бригад, затем - начальники лабораторий, если вопрос не решался на этих уровнях, он рассматривался выше. Здесь проявлялись организаторские способности Ефанова, его талант как руководителя. Его личный пример на нас, его сотрудников, оказывал свое обогащающее влияние. Возможно, неосознан-

но, но многое в профессии я переняла от Евгения Васильевича: его отношение к работе, требовательность, стремление доводить все до конца».

В последние годы своей деятельности на предприятии Ефанов много болел, но по-прежнему старался активно участвовать в разработках, проводимых институтом. Умер Е.В.Ефанов 13 июля 1981 года.

В заключение рассказа о нем хотелось бы повторить, что Евгений Васильевич был, безусловно, сыном своего времени. Уходит целая эпоха, полная испытаний, лишений и борьбы, и вместе с ней уходят взращенные этой эпохой сильные, яркие личности (такие, например, как министр МСМ Е.П.Славский). Это были люди, которые приходили в руководящее звено с производства, через множество профессиональных ступеней, не понаслышке знали все этапы и детали процесса и добивались всего талантом и упорным трудом. Все эти слова можно в полной мере отнести и к Евгению Васильевичу Ефанову.

* * *

Старшее поколение института хранит добрую память о Николае Васильевиче Пелевине - талантливом конструкторе, неординарной личности и Учителе (с большой буквы) по призванию. Н.В.Пелевин прожил долгую и достойную жизнь, насыщенную событиями эпохи глобальных перемен, пережил потери и успехи, внес исключительный вклад в создание ядерного оружия, при этом большую часть жизни, вплоть до ухода на пенсию, трудился во ВНИИА.

Родился Николай Васильевич Пелевин 13 декабря 1908 года в Москве в семье служащего. Окончив школу-семилетку и ФЗУ (фабрично-заводское училище), в 1928 году он становится рабочим кожевенного завода «Труженик». Большая тяга к знаниям привела молодого человека в Московский химико-технологический институт им. Д.И.Менделеева, студентом которого Н.В.Пелевин стал в 1929 году. Из этого института год спустя выделился Всесоюзный институт кожевенной промышленности, механический факультет которого Николай Васильевич окончил в 1933 году, на «отлично» защитив дипломный проект.

Наркомат легкой промышленности направил молодого инженера-механика обувщика (так называлась специальность в дипломе) на работу заместителем начальника слесарно-механического

цеха обувной фабрики «Парижская коммуна», а затем - руководителем реконструкции фабрики им. В.Н.Капанова. В 1936 году Николай Васильевич Пелевин направляется на «Уралобувьстрой» в г. Свердловск заместителем главного механика строительства, туда же переезжает его семья, но через два года в связи с болезнью жены Пелевин просит о переводе в Москву.

В 1938 году, вернувшись в столицу, Пелевин начинает работать начальником бригады в Центральном проектно бюро общего машиностроения Министерства легкой промышленности. В 1939 году Николай Васильевич на короткий срок был мобилизован рядовым в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию (РККА), служил телефонистом на Польском фронте.

После демобилизации жизнь Н.В.Пелевина в течение 45 лет неразрывно будет связана с нашим предприятием, куда в 1939 году он приходит работать старшим инженером. Для работы на заводе, выполнявшем заказы для бурно стартовавшей отечественной военной авиации, нужны были совершенно другие знания, но Николай Васильевич умел осваивать новые области техники, всегда поражая окружающих обстоятельностью и глубиной проникновения в проблему. Впоследствии, когда жизнь привела его на работу в атомную отрасль, он сумел стать профессионалом высокого класса по ядерно-оружейной тематике. Многие, хорошо знавшие Н.В.Пелевина, отмечали, что врожденный талант, многолетнее самообразование, целеустремленность и упорный труд позволяли ему встать на уровень понимания принципиально новых научных задач.

В годы Великой Отечественной войны Пелевин вместе с другими работниками завода №25 и опытного конструкторского бюро отправляется в эвакуацию в г. Киров. Вскоре после возвращения в Москву Николай Васильевич возглавляет конструкторскую группу по авиационной автоматике. Сохранившаяся в личном деле характеристика, датированная 1946 годом, представляет Николая Васильевича как «способного конструктора, грамотного, с глубоким пониманием дела, инженера, хорошего организатора». Далее говорится, что Н.В.Пелевин «принимал участие в разработке новых видов спецустановок, лично, как автор, разрабатывал ряд новых механизмов авиационной автоматики, прошедших государственные испытания, награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Данная характеристика была написана не случайно. По ходатайству в ЦК ВКП(б) заместителя Главнокомандующего Советской военной администрации в Германии (СВАГ) на период с сентября 1946 года по июль 1949 года Николай Васильевич Пелевин был откомандирован в Берлин - сначала в технический отдел СВАГ, а затем членом комиссии в штаб Министерства авиационной промышленности в Германии. Он был в числе технических специалистов, отправленных на территорию бывшего Третьего Рейха для изучения опыта немецких конструкторов-оружейников, достигших в период второй мировой войны больших высот в создании многих видов вооружения и военной техники. Направление Николая Васильевича на работу в Германию свидетельствует о его высоком профессиональном авторитете на предприятии и о том, что его хорошо знали и ценили как специалиста в министерстве и военных кругах, поскольку в подобные командировки посылали только самых компетентных и доверенных людей.

Об успешной работе Пелевина за границей свидетельствуют некоторые документы тех лет: справка Управления по репарациям об объявлении ему благодарности за выполнение плана поставок 1947 года, а также выписка из приказа по Управлению по изучению достижений науки и техники Германии «об объявлении благодарности начальнику отделения отдела контроля тов. Пелевину Н.В. и премировании его ценным подарком за большую работу по организации и проведению в жизнь контроля за немецкими научно-техническими журналами».

Вернувшись из длительной командировки, Пелевин недолгое время работал в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ), но руководство завода №25 не захотело терять одного из своих лучших специалистов. В письме главного конструктора завода №25 А.Ф.Федосеева главному инженеру ЦАГИ от 6 сентября 1949 года говорится: «Тов. Пелевин ... является крупным специалистом в области нашей техники. Учитывая большие задачи, стоящие перед заводом, ... а также острый недостаток в квалифицированных конструкторах этой специальности, ... просим откомандировать т. Пелевина Н.В. к месту его постоянной работы на завод №25». Это письмо - еще одно свидетельство того, как высоко ценили Николая Васильевича руководители разных учреждений, а упомянутые в нем «большие задачи, стоящие перед заводом», -

это работы по созданию ядерного оружия, к которым с 1948 года было подключено наше предприятие.

На заводе №25 Пелевин был назначен начальником конструкторской бригады №3, участвовавшей в создании первой системы подрыва с внешним нейтронным инициированием атомного заряда. Ключевой проблемой в этом деле было создание бортового импульсного нейтронного источника (ИНИ) - задача, которая, с точки зрения многих ученых, представлялась невозможной для практического исполнения, но в итоге была блестяще реализована, правда, для этого потребовались годы напряженного поиска и огромного труда. Н.В.Пелевин прекрасно справлялся с ролью ведущего конструктора завода №25 по этой проблеме: он сумел понять представления теоретиков и экспериментаторов о принципиально новой системе подрыва, наложить их не всегда отчетливые пожелания на конструкторские нормы и технологические возможности, организовать создание необходимого оборудования и рабочих мест. Коллеги Николая Васильевича, вспоминая стиль его работы, отмечают, что, несмотря на высокие темпы, вокруг Пелевина никогда не было суеты, всегда царила спокойная деловая атмосфера, как-то сами собой затухали конфликты и никогда не упускались главные задачи, споры шли только по поводу их решения. Он не любил неоправданного риска, в конструкции всегда оставлял разумные запасы. При этом, будучи коммуникабельным и открытым для диалога, Николай Васильевич никогда не поддавался давлению, умел слушать и понимать, говорить и убеждать. Его замечательные профессиональные и личные качества привели к тому, что, когда разработка нового изделия перешла в наиболее активную фазу, Николай Васильевич был назначен на должность начальника конструкторского отдела.

Когда в мае 1954 года завод №25 был передан в Министерство среднего машиностроения и новый руководитель Н.Л.Духов стремительно стал создавать, по существу, новое предприятие, Пелевин - один из ключевых разработчиков новой автоматики - активно участвовал в подборе кадров для развития этого направления. Многолетние усилия увенчались победой 30 октября 1954 года, когда на Семипалатинском полигоне был успешно осуществлен первый ядерный взрыв с использованием внешнего ИНИ. Основные участники разработки во главе с А.А.Бришом в 1955 году

были удостоены Сталинской премии I степени (Государственной премии СССР), среди них был и Николай Васильевич Пелевин.

А время уже ставило новые задачи. Творческий союз С.П.Королева и Н.Л.Духова (к сожалению, недолгий) позволил заложить основы стратегического ракетно-ядерного щита страны. В кратчайшие сроки была разработана первая межконтинентальная баллистическая ракета Р-7 с ядерной боеголовкой. Группе создателей принципиально нового боеприпаса, включая разработчиков новой системы инициирования, в 1960 году была присуждена Ленинская премия. Одним из лауреатов стал Н.В.Пелевин.

В течение десяти с лишним лет отделом КО-4, возглавляемым Николаем Васильевичем Пелевиным - уникальным конструктором-самородком - было сделано удивительно много: созданы первые поколения систем подрыва и нейтронного инициирования для ядерных боеприпасов различных классов, при этом каждый новый блок автоматики содержал прорывные технические решения в конструкции, технологии, по габаритно-массовым характеристикам, прочности, выходным параметрам и другим свойствам. В отделе были начаты конструкторские разработки по ряду новых направлений: нейтронные генераторы, рентгеновская аппаратура военного и гражданского назначения, специальная элементная база. Родина высоко оценила многолетний творческий труд Пелевина: в 1962 году Николай Васильевич был награжден орденом Трудового Красного Знамени, в 1971 году - орденом Октябрьской Революции, а также многими медалями.

С уважением о Н.В.Пелевине вспоминает научный руководитель по направлению систем электрического и нейтронного инициирования, доктор технических наук, профессор Евгений Александрович Сбитнев: «Николай Васильевич был очень обстоятельным человеком и всегда долго готовился перед тем, как внести какое-то предложение. Технические идеи он вынашивал месяцами, занимаясь этим и дома. Мы были соседями, и зачастую, когда я заходил к нему, то видел, что он сидел за кульманом, рисуя различные схемы, эскизы компоновочных узлов и прочее. Он постоянно занимался самообразованием, у него было много книг по конструкторским вопросам и различных справочников. Слово его было очень весомо: Аркадий Адамович Бриш - главный конструктор - при обсуждении серьезных вопросов, касавшихся не толь-

ко работы КО-4, но и других вопросов, связанных с эксплуатацией или серийным производством, всегда приглашал Пелевина. У Николая Васильевича был принцип - ничего не делать наполовину. Он всегда во всем разбирался досконально и либо вовремя «прихлопывал» разработку, если не видел перспективы, либо доводил до серийного производства. В служебных делах Николай Васильевич был очень строгий начальник, но любил честность, к нему можно было прийти, поговорить, попросить - он всегда разбирался и помогал. Очень любил дисциплину: у себя и у окружающих, дома и на работе».

Как и другие представители «МАПовской школы», всегда работавшие в самом тесном контакте с производством, Н.В.Пелевин с исключительным вниманием относился к просьбам производственников заменить материал, изменить конструкцию, чтобы сократить трудоемкость изготовления, и тому подобному. Острые и сомнительные ситуации обсуждались и разрешались коллективно. В цеха для принятия на месте оперативных решений Пелевин брал с собой исполнителей, особенно молодых. При обсуждении Николай Васильевич, по воспоминаниям коллег, проявлял и профессионализм, и житейскую мудрость, и чудеса дипломатии. Он стремился до конца проследить последствия принимаемых технических решений, не допускал скоропалительных ответов и риска.

С другой стороны, доверие производства к Пелевину было высочайшее. Поскольку в новых конструкциях было много неизведанного, изготавливалось и исследовалось много вариантов, непрерывно велся анализ изделий. Иногда выяснялось, что конструкция несовершенна, а в это время в производстве изготавливаются заведомо неработающие образцы. Если немедленно не среагировать, придется выбросить задел. Для того чтобы заявить о приостановке работы в производстве, необходимо было проявить определенное мужество. Авторитет Николая Васильевича, уважение к нему как к специалисту было таково, что главный инженер, когда Пелевин обращался с такой просьбой, тут же приказывал остановить изготовление и учесть очередные изменения в текущем производстве. Хотя это и нарушало плановый ритм работы, но зато предприятие мало теряло материальных и временных ресурсов.

Людам, работавшим бок о бок с Николаем Васильевичем, он запомнился не только человеком, обладавшим незаурядными способностями инженера и организатора, но и талантливым воспитателем молодых специалистов. Своим наставником считает Пелевина проработавший с ним почти двадцать лет Г.А.Смирнов. Герман Алексеевич, выпускник МВТУ им. Н.Э.Баумана, пришедший в мае 1960 года на работу в КО-4, с трепетным уважением рассказывает о своем учителе, вспоминает стиль его работы и то, как происходило воспитание молодого поколения в отделе Пелевина: «Я хорошо помню Николая Васильевича. Это был довольно подтянутый, хотя и не молодой человек, с высоким лбом и внимательными глазами, располагавший к себе спокойствием и уверенностью. Он сидел в своей комнате на виду у сотрудников. Все ощущали, что он напряженно трудится, и коллектив был в поле его зрения. Он непрерывно работал с конкретными людьми, всем было видно, когда он освобождался, и к нему можно было обратиться.

Вхождение молодежи в работу Пелевиным регулировалось через начальников бригад, и он был в курсе всех работ. Поощрялось проведение любых предварительных расчетных оценок создаваемых конструкций - это молодежь умела делать лучше, чем «аксакалы», а Николай Васильевич имел к расчетам определенный вкус. Не возбранялось «отвлечение» от основной тематики на создание любых макетов, приспособлений, исследовательских установок для проведения быстрых экспериментов с целью выбора конструкторских решений в сомнительных случаях и при столкновении с отказами техники. Это было реализацией «принципа Харитона»: знать в десять раз больше, чем нужно для выполнения конкретной работы.

Пелевин ломал наши вузовские представления о том, что должен делать начальник. Когда я в ходе выполнения первого задания пришел к нему с вопросом: «Какой из проработанных мною вариантов технического решения принять для дальнейшей работы?», он, не ответив на мой вопрос, задал еще двадцать по представленному материалу. Пришлось уйти неудовлетворенным. В поисках ответа на вопросы, заданные Пелевиным, я нашел ответ и на свой. В этом был его метод воспитания. После нескольких итераций каждый из молодых сотрудников, и я в том числе, поняли, что надо задавать вопросы, в первую очередь, самому себе и

искать на них ответы. Это, с одной стороны, стимулировало более глубокий анализ технических проблем, а с другой - самостоятельность конструкторов, хотя Николай Васильевич всегда держал в поле зрения наши работы и не допускал серьезных отклонений от «генеральной линии».

По словам Г.А.Смирнова и других коллег и учеников Н.В.Пелевина, строгость подхода к системе разработки, анализу и выработке технических решений, построению и отработке конструкторской и, особенно, эксплуатационной документации, старательно прививаемые Николаем Васильевичем своим сотрудникам, сослужили верную службу нескольким поколениям работавших с ним людей и позволили не иметь в производстве и эксплуатации серьезных проблем.

Став в 1974 году пенсионером союзного значения, Николай Васильевич продолжил работать ведущим инженером в своем родном отделе КО-4, где и завершил свой трудовой путь в 1984 году. Н.В.Пелевин ушел из жизни 15 мая 1995 года, но на нашем предприятии бережно сохраняют память о нем и других специалистах - сотрудниках завода №25, ставших гордостью Всероссийского НИИ автоматики: профессионалах высокого класса, талантливых руководителях и беспримерных тружениках, творческих личностях и мудрых наставниках молодежи.

В заключение нашего рассказа хотим выразить глубокую признательность Юрию Николаевичу Бармакову, Евгению Александровичу Сбитневу и Галине Сергеевне Рубцовой - всем, кто поделился с нами своими воспоминаниями, наблюдениями и, главное, временем - за неоценимую помощь, оказанную при написании этого материала.



А.В.Ляпидевский. 30-е годы



Подготовка ледового аэродрома для приема самолетов



Со спасенными девочками с парохода «Челюскин»
Кариной Васильевой и Аллой Буйко



Выступление Ляпидевского на станции Балезино
по пути из Владивостока в Москву, 1934 год



На трибуне во время встречи челюскинцев. 1-й ряд справа налево: А.В.Ляпидевский, А.Н.Бобров, С.М.Киров, М.М.Каманина. Ленинград, 6 июля 1934 года



Член экипажа А.В.Ляпидевского -
штурман Л.П.Петров



Ляпидевский и конструктор А.Н.Николаевич во время
испытания глиссера АМБ-2. Москва, 1935 год



А.В.Ляпидевский среди пионеров. Одесса, 1936 год



Слушатель Военно-воздушной академии РККА
им. проф. Н.Е.Жуковского



С сыном Робертом. Начало 40-х годов

Д-0-58-25

6



Форма № 1-А

1. Прежде чем заполнить анкету, необходимо ознакомиться с вопросами для правильного ответа на них.
2. Ответы писать подробно, четко и разборчиво, прочерки делать не разрешается.
3. На вопросы, не предусмотренные анкетой, но имеющие существенное значение, лицо, заполняющее анкету, должно обязательно ответить в конце анкеты.

А н к е т а

Наименование учреждения (предприятия) Завод №25

Занимаемая должность Директор завода.

1. Фамилия, имя и отчество Ляпидевский
Анатолий
Васильевич

2. Когда и где изменил фамилию, имя и отчество, перечислить их и указать причины изменения. Грешило, имя и отчество не менял.

3. Год, месяц, число рождения и место рождения (село, деревня, город, район, область) по новому наименованию и административному делению. Родился в 1908 году, 23 марта в станице Беловицкой Краснодарского края.

4. Национальность, родной язык. Русский, родной язык русский.

5. Гражданство (подданство). Если ранее состояли в другом гражданстве, или подданстве, указать в каком именно, когда приняты в гражданство СССР и какими документами оформлено. Гражданин СССР. Ранее в другом гражданстве не состоял.

6. Социальное происхождение, социальное положение и Ваша основная профессия (специальность). Отец был учителем 2-й ступени школы ст. Беловицкой, а с 1914г. поп. Воспитательницей. Цитирую: Иван В.В.

Анкета из личного дела Ляпидевского (завод №25 МАП)



А.В.Ляпидевский, 1958 год



На траурном митинге, посвященном смерти И.В.Сталина
(А.В.Ляпидевский первый слева), 1953 год



Проводы пенсионеров опытного завода КБ-25 МСМ (в центре - А.В.Ляпидевский), 1956 год



С детьми в заводском пионерском лагере



В пионерском лагере «Востряково», 1956 год



Первые Герои Советского Союза и первые космонавты: им было что рассказать друг другу.

Слева направо сидят: М.В.Водопьянов, М.Т.Слепнев, Н.П.Каманин, А.В.Ляпидевский, В.С.Молоков.

Стоят: В.Ф.Быковский, Г.С.Титов, Ю.А.Гагарин, В.В.Терешкова, А.Г.Николаев, П.Р.Попович.

Празднование 30-летия учреждения звания Героя Советского Союза, 1964 год



Поздравление А.В.Ляпидевского в день его 60-летия в кабинете
директора завода №155 при ОКБ Генерального конструктора
А.И.Микояна. Стоят: Н.Г.Александров, К.А.Петров,
Б.Н.Слободской (директор завода), сидят: Э.Т.Кренкель,
А.В.Ляпидевский, Комова, Ремин. Москва, 23 марта 1968 года



Контейнеровоз «Анатолий Ляпидевский»



Бюст А.В.Ляпидевского
в музее ОКБ им. А.И.Микояна



Памятник А.В.Ляпидевскому
на Новодевичьем кладбище



Мемориальная доска на доме, в котором жил А.В.Ляпидевский.
Москва, Никитский бульвар, дом 9



В кабинете А.В.Ляпидевского.

В первом ряду третий справа - А.В.Ляпидевский, во втором ряду третий слева - С.В.Сараговыский



Победители соцсоревнования.
В первом ряду - Г.С.Рубцова и Е.В.Ефанов,
во втором - А.С.Свиридов, А.В.Голубев



1966 год. 10-летие КО-4 ВНИИА.

1 ряд: Лапкина Д.В., Кондакова И.Н., Лукашова Н.В., Куренных З.Г., Бриш А.А., Пелевин Н.В.,
Сбитнев Е.А., Грановский Ш.М., Галайко А.А., Рябова М.И.;

2 ряд: Прупис Б.Э., Стебакова Г.С., Ключкина Н.П., Комолов О.С., Волкова А.С., Мясникова Л.В.,
Андреев Г.Н., Галунковская О.А., Газов В.Л., Хлебникова Н.М., Шевченко (Юфорова) О.А.,
Уланов Е.А., Бабкина С.А., Шубин Л.Н., Волкова А.Е., Пузайцер В.В., Ананьева М.Н., Смирнов Г.А.,
Труш Л.Д., Бояркина Е.В.;

3 ряд: Орлов Г.В., Горюнков В.И., Абрамов В.П., Новинский Б.С., Фрыгин М.Г., Козлов Ю.Н.,
Добрынин С.В., Лисютин А.И., (?), Шумилов С.Н.

**Сотрудники ВНИИА -
лауреаты Ленинской
и Государственной премий,
премий Совета Министров СССР
и Правительства РФ,
кавалеры ордена Ленина**



АБРАМОВ Лев Николаевич

06.12.1937 г., г. Хабаровск -

11.05.1998 г., Москва

Специалист в области разработки ЯБП

В 1961 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. В 1961-63 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИТФ в должности инженера-конструктора. В 1963-98 гг. работал во ВНИИА в должности инженера-конструктора, начальника конструкторской бригады, главного специалиста по организации разработок ядерных боеприпасов.

Лауреат Государственной премии СССР 1983 г. за разработку, изготовление и освоение серийного производства ЯБП для противокорабельного комплекса ВМФ.



АВЕРКИН Николай Владимирович

род. 29.08.1944 г., Москва

Специалист в области разработки ЯБП

Производственную деятельность начал в 1960 г. на предприятии п/я 299 в качестве слесаря-инструментальщика. После окончания Тамбовского артиллерийско-технического училища был назначен старшим техником в специальное военное представительство 1425 Министерства обороны при ВНИИА.

В 1974 г. окончил Военно-инженерную академию им. Ф.Э.Дзержинского. В 1992-97 гг. - начальник военного представительства 1425 Министерства обороны, в настоящее время - ведущий специалист, полковник.

Награды: медали «20 лет Победы в Великой Отечественной войне», «За воинскую доблесть. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «10 лет безупречной службы», «15 лет безупречной службы», «20 лет безупречной службы», «Ветерану Вооруженных Сил СССР», «50 лет Вооруженных Сил СССР», «60 лет Вооруженных Сил СССР», «70 лет Вооруженных Сил СССР», «За трудовую доблесть».

Лауреат премии Правительства РФ 1996 г. за разработку многофункционального ЯБП для торпедного оружия.



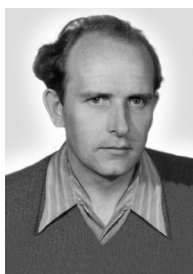
АЛЬБИКОВ Зият Абдуллович
род. 20.07.1928 г., с. Усть-Кулатка
Старо-Кулаткинского р-на Ульяновской обл.
Специалист в области разработки регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1952 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1952-57 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ инженером, начальником дозиметрической лаборатории. Участвовал в лабораторной отработке элементов первого термоядерного заряда. В 1957-69 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИТФ, прошел путь от старшего инженера до начальника отдела. Один из основных разработчиков физического подкритического реактора ФКБН. В 1969-2009 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), прошел путь от начальника лаборатории до главного конструктора - заместителя научного руководителя (1989-92 гг.).

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1974 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Доктор технических наук, профессор.

Лауреат Государственной премии СССР 1984 г. за разработку специальной технологии проведения ядерных экспериментов.



АНДРЕЕВ Геннадий Николаевич
07.11.1927 г., Москва - 01.04.2009 г., Москва
Специалист в области разработки систем подрыва для ЯБП

В 1942-52 гг. работал токарем и мастером на заводах Москвы, Московской обл. и г. Таганрога. В 1952-89 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от техника-конструктора до начальника конструкторского отдела.

Награды: орден «Знак Почета» (1981 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Лауреат Государственной премии СССР 1972 г. за создание и серийное освоение систем подрыва ядерных зарядов с электродетонаторами без инициирующих взрывчатых веществ.



АНДРИЯШ Александр Викторович

род. 28.08.1954 г., г. Новоукраинка

Кировоградской обл.

Специалист в области разработки
ядерных зарядов

В 1977 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1976-2009 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИТФ, прошел путь от лаборанта до первого заместителя научного руководителя (с 2000 по 2009 г.).

С 2009 г. по настоящее время работает во ВНИИА в должностях: первого заместителя научного руководителя, с 2011 г. - научного руководителя.

Награды: медаль «65 лет атомной отрасли России».

Доктор физико-математических наук.

Лауреат Государственной премии РФ 2000 г. за участие в разработке и внедрении в серийное производство новой технологии, обеспечивающей высокие технические характеристики ядерных зарядов. Лауреат премии Правительства РФ 2008 г. за участие в разработке специализированного термоядерного заряда.



АРХАНГЕЛЬСКИЙ Игорь Алексеевич

14.01.1925 г., Воронеж - 1997 г., Москва

Специалист в области разработки регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1952 г. окончил Московский инженерно-физический институт, где работал в 1952-61 гг. В 1961-77 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА) в должности заместителя директора по научной работе - главного конструктора, затем (1977-89 гг.) - директора ЦНИИАТОМИНФОРМ.

Награды: орден Красной Звезды (1944 г.), орден Трудового Красного Знамени (1962 г.), орден Октябрьской Революции (1971 г.), орден Отечественной войны I степени (1985 г.), медали «За отвагу», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия

со дня рождения В.И.Ленина», «60 лет Вооруженных Сил СССР», «Ветеран труда».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1985 г. за создание регистрирующей аппаратуры для физических измерений.



АФОНИН Николай Иванович

*19.12.1916 г., дер. Слащево Подольского р-на
Московской обл. - 22.10.2002 г., Москва*

Специалист в области конструирования
электронной аппаратуры

В 1953 г. окончил Московский авиационный институт. В 1936-51 гг. работал конструктором на Подольском механическом заводе №460, техником-конструктором Проектного института минометной промышленности (г. Барнаул), конструктором завода №156 Министерства авиационной промышленности (МАП), старшим инспектором в Управлении руководящих кадров МАП. В 1951-87 гг. работал во ВНИИА заместителем начальника конструкторского отдела, начальником конструкторского отдела.

Награды: два ордена «Знак Почета» (1956, 1976 гг.), орден Трудового Красного Знамени (1960 г.).

Лауреат Государственной премии СССР 1968 г. за участие в разработке первого автоматического стенда для проверки ЯБП.



БАВЫКИН Константин Ефимович

31.12.1912 г., Воронеж - 15.07.1991 г., Москва

Специалист в области разработки ЯБП

В 1953 г. окончил Московский авиационный институт. В 1930-43 гг. работал чертежником-конструктором в НИИ ВВС (г. Москва), конструктором в Центральном аэрогидродинамическом институте (ЦАГИ), в Летно-исследовательском институте и в ОКБ-2 завода №32. В 1943-67 гг. работал во ВНИИА в должностях: конструктора, начальника конструкторской бригады, ведущего конструктора (с 1953 г.).

Награды: орден «Знак Почета» (1945 г.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за разработку и серийное освоение первой системы подрыва ЯЗ с внешним нейтронным источником. Лауреат Ленинской премии 1964 г. за разработку и освоение в эксплуатации ЯБП для торпеды.



БАРАНОВ Валерий Васильевич

род. 02.09.1953 г., Москва

Специалист в области разработки систем подрыва ЯБП

В 1976 г. окончил Московский энергетический институт. С 1976 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера до заместителя главного конструктора - начальника отделения, с 2011 г. - заместитель начальника отделения. Доктор технических наук.

Награды: медаль «В память 850-летия Москвы».

Лауреат премии Правительства РФ 2007 г. за участие в разработке ядерной авиабомбы.



БАРМАКОВ Юрий Николаевич
род. 07.01.1932 г., Москва
Специалист в области микроэлектроники
и разработки ЯБП

В 1955 г. окончил Московский инженерно-физический институт. С 1955 г. по настоящее время работает во ВНИИА. Прошел путь от инженера до директора (1987-2008 гг.), с 2008 г. - научный руководитель, с 2011 г. - первый заместитель научного руководителя.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1978 г.), орден Почета (1996 г.), орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени (2007 г.), медали «За трудовое отличие», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы», «300 лет Российскому Флоту», почетное звание «Заслуженный деятель науки РФ» (2002 г.).

Доктор технических наук, профессор.

Лауреат Государственной премии СССР 1968 г. за разработку и внедрение первой автоматизированной системы контроля ЯБП. Лауреат Ленинской премии 1983 г. за разработку ЯБП для стратегической крылатой ракеты воздушного базирования.



БАШМАКОВ Виктор Константинович
10.04(28.03)1904 г., дер. Крутые
Кармановского р-на Смоленской обл. -
1987 г., Москва
Специалист в области технологии и производства

В 1928 г. окончил Московский химико-механический техникум.

В 1920-27 гг. работал слесарем в механических железнодорожных мастерских Саратовской обл. и г. Москвы. В 1927-35 гг. работал на Электромоторном заводе им. Лепсе (№266), прошел путь от слесаря-инструментальщика до начальника цеха. В 1935-37 гг. работал директором завода «Красный Маяк» (г. Ярославль). В 1937-38 гг. работал в 19 ГУ Наркомата оборонной промышлен-

ности в должностях главного механика и начальника технического отдела. В 1938-50 гг. работал главным технологом на заводах МАП. В 1950-51 гг. работал инженером Гостехники при СМ СССР.

Во ВНИИА работал в 1951-72 гг. и в 1974-86 гг. в должностях: ведущий инженер-конструктор, начальник конструкторско-технологического отдела, заместитель главного технолога.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1945 г.), орден Ленина (1956 г.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы», «30 лет Победы в Великой Отечественной войне», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».



БЕЛОНОСОВ Александр Иванович
род. 16.07.1927 г., г. Сретенск Читинской обл.
Специалист в области микроэлектроники,
разработки систем автоматики ЯБП
и сейсмической аппаратуры

В 1949 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1950-55 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ, где занимал должности инженера, старшего инженера, научного сотрудника. В 1955-72 гг. работал во ВНИИА в должностях начальника лаборатории, заместителя главного конструктора (1965-72 гг.). В 1972-79 гг. работал заместителем директора - главным конструктором ВНИИ химической технологии, в 1979-86 гг. был директором - главным конструктором ВНИИ физических приборов, в 1986-91 гг. работал в НИИИТ в должности главного конструктора автоматизированной системы сейсмического контроля Министерства обороны. В 1991-98 гг. был президентом АО НПК «Российские технологии», в настоящее время - главный научный сотрудник Института физики Земли РАН.

Награды: орден «Знак Почета» (1953 г.), орден Трудового Красного Знамени (1982 г.), медали «За трудовую доблесть», «Ветеран труда».

Доктор технических наук, профессор.

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за участие в создании и серийном освоении первой системы подрыва ЯЗ с внешним нейтронным источником. Лауреат Ленинской премии 1960 г. за

разработку унифицированной автоматики подрыва принципиально нового вида, а также бесциллографической малогабаритной контрольной аппаратуры. Лауреат Государственной премии СССР 1968 г. за разработку и внедрение первой автоматизированной системы контроля ЯБП.



БЕЛЯКОВ Виктор Евгеньевич
род. 01.08.1954 г.,
г. Свердловск (Екатеринбург)
Специалист в области создания ЯБП
и испытаний ЯО

В 1976 г. окончил Серпуховское высшее военное командное училище им. Ленинского Комсомола. В 1991 г. окончил Военную академию им. Ф.Э.Дзержинского.

В Вооруженных Силах с 1971 г. В 1971-76 гг. - курсант Серпуховского высшего военного командного училища им. Ленинского Комсомола, в 1976-78 гг. - помощник начальника группы в/ч 52025, в 1978-84 гг. - младший военпред 1425 СВП МО СССР. В 1984-2009 гг. проходил службу в 12 ГУ МО в должностях: старшего инженера группы, старшего офицера, начальника группы, заместителя начальника отдела, заместителя начальника управления, начальника управления (1997-2006 гг.), главного инженера (2006-09 гг.). В 2009-10 гг. - старший научный сотрудник 12 ЦНИИ Минобороны РФ. В 2010-2011 гг. - заместитель начальника 12 ГУ МО РФ. С 2011 г. - заместитель директора по гособоронзаказу ВНИИА.

Награды: орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени (2007 г.), орден «За военные заслуги» (2004 г.), медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медали «300 лет Российскому Флоту», «В память 850-летия Москвы», «В память 1000-летия Казани», «65 лет атомной отрасли России», звание «Заслуженный военный специалист РФ» (2010 г.).

Кандидат технических наук. Генерал-майор.

Лауреат Государственной премии РФ 1996 г. за создание принципиально нового вида универсальных ЯБП повышенной безопасности для ракетного и торпедного оружия ВМФ. Лауреат премии Правительства РФ 2009 г. за создание нового типа ЯБП.



БЕРКОВСКИЙ Аркадий Григорьевич
род. 09.09.1929 г., г. Каменец-Подольск УССР
Специалист в области электровакуумного
приборостроения

В 1953 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1953-66 гг. работал на Московском электроламповом заводе в должностях: инженер-технолог, ведущий инженер, начальник лаборатории фотоэлектронных умножителей ОКБ. С 1966 по 1997 г. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), занимая должности: начальник лаборатории, начальник научно-исследовательского отдела, начальник научно-производственного отдела, главный научный сотрудник.

Награды: медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Доктор технических наук, профессор.

Лауреат Государственной премии СССР 1983 г. за участие в разработке специальной методики физических измерений.



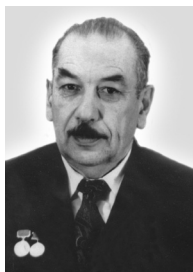
БЕРШАК Евгений Михайлович
род. 20.10.1934 г., с. Пилюгино
Бугурусланского р-на Оренбургской обл.
Организатор опытно-экспериментального
и серийного производства специальной техники

В 1957 г. окончил Пензенский политехнический институт. В 1958-71 гг. работал в ПО «Старт», прошел путь от технолога до начальника производства. В 1971-79 гг. работал главным инженером Завода электромеханического оборудования (г. Протвино Московской обл.).

С 1979 по 2000 г. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА) первым заместителем директора - главным инженером, директором (1989-97 гг.), советником директора. В 2000-10 гг. - первый заместитель директора ФГУП «ИСС».

Награды: орден Почета (1995 г.), медали.

Лауреат Государственной премии СССР 1985 г. за создание специального измерительного комплекса.



БОГОСЛОВСКИЙ Игорь Владимирович
*23.01.1920 г., г. Аткарск Саратовской обл. -
дата смерти неизв.*

Специалист в области разработки
приборов автоматики ЯБП

В 1947 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. В 1941-45 гг. работал на заводе №572 (г. Саратов) Наркомата боеприпасов, прошел путь от старшего техника до начальника цеха. В 1947-55 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ в должностях от инженера до начальника отдела. В 1955-58 гг. работал начальником сектора РФЯЦ-ВНИИТФ. В 1958-65 гг. был ученым секретарем НТС-2 МСМ. В 1965-88 гг. работал во ВНИИА заместителем главного конструктора.

Награды: орден Красной Звезды (1945 г.), орден «Знак Почета» (1951 г.), два ордена Трудового Красного Знамени (1956, 1985 гг.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1953 г. за разработку бортовых приборов для ядерной авиабомбы, лауреат Ленинской премии 1962 г. за участие в разработке головной части баллистической ракеты.



БОРЗОВ Владимир Михайлович
10.01.1940 г., Москва - 17.08.1999 г., Москва
Специалист в области разработки ЯБП

В 1963 г. окончил Московский авиационный институт. В 1962-99 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от техника до начальника лаборатории.

Награды: орден «Знак Почета» (1984 г.), медаль «Ветеран труда».

Лауреат Государственной премии РФ 1996 г. за создание принципиально нового вида универсальных ЯБП повышенной безопасности для ракетного оружия ВМФ.



БОРИСОВ Владимир Владимирович
13.07.1935 г., Москва - 27.02.1994 г., Москва
Специалист в области электронной техники
и приборостроения

В 1959 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. В 1959-63 гг. работал в Союзном НИИ приборостроения (СНИИП) в должности инженера, в 1963-94 гг. - в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА) в должностях старшего инженера, начальника научно-исследовательской лаборатории, начальника отдела - заместителя главного конструктора, директора научно-производственного центра «Перспективное приборостроение».

Награды: орден «Знак Почета» (1971 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1989 г. за разработку аналого-цифрового регистратора для систем физических измерений.



БОРТНОВСКИЙ Константин Антонович
02.02.1909 г., г. Козельск Калужской обл. -
10.07.1981 г., Москва
Специалист в области разработки ЯБП

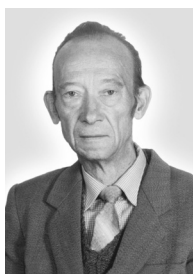
В 1934 г. окончил Военную академию моторно-механических войск. В 1934-54 гг. работал в ОКБ Министерства оборонной промышленности, прошел путь от инженера-конструктора до заместителя главного конструктора - главного инженера. В 1954-76 гг. работал во ВНИИА в должностях от начальника механического цеха до заместителя главного конструктора.

Награды: орден Красной Звезды (1942 г.), орден Отечественной войны I степени (1942 г.), орден Отечественной войны II степени (1943 г.), орден Ленина (1960 г.), орден Трудового Красного Знамени (1976 г.), медали: «За оборону Москвы», «За оборону

Советского Заполярья», «За трудовое отличие», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за создание и серийное освоение первой системы подрыва ЯЗ с внешним нейтронным источником, Государственной премии СССР 1969 г. за создание и серийное освоение ударостойкого ЯБП для ракетного комплекса ВМФ.



БОЧКИН Волеслав Яковлевич
18.01.1932 г., г. Сталинград (Волгоград) -
15.03.1996 г., Москва

Специалист в области разработки ЯБП

В 1955 г. окончил Московский энергетический институт. В 1955-96 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательской лаборатории.

Награды: медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «За трудовую доблесть».

Лауреат Государственной премии СССР 1974 г. за создание системы экспериментальной отработки и испытательного комплекса для отработки ЯБП.



БРИШ Аркадий Адамович

род. 14.05.1917 г., г. Минск

Специалист в области разработки ЯБП
и автоматики подрыва и нейтронного
инициирования ЯЗ

В 1940 г. окончил Белорусский государственный университет. В 1940-41 гг. работал младшим научным сотрудником Института химии АН БССР. В 1947-55 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ младшим научным сотрудником, научным сотрудником, заместителем начальника лаборатории, принимал участие в создании первых атомной и водородной бомб. С 1955 г. работает во ВНИИА в должностях: заместителя главного конструктора, главного конструктора, почетного научного руководителя (с 1997 г. по настоящее время).

Награды: звание Героя Социалистического Труда (1983 г.), четыре ордена Ленина (1955, 1962, 1966, 1983 гг.), орден Красной Звезды (1948 г.), два ордена Трудового Красного Знамени (1951, 1954 гг.), орден Октябрьской Революции (1976 г.), орден Отечественной войны II степени (1985 г.), орден Почета (1999 г.), орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени (2008 г.); медали «Партизану Отечественной войны» I степени, «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому Флоту», «20 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «50 лет Вооруженных Сил СССР», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «30 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «60 лет Вооруженных Сил СССР», «40 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран труда», «70 лет Вооруженных Сил СССР», «50 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», медаль Жукова, «В память 850-летия Москвы», медаль им. академика В.Н.Челомея «За участие в работах по укреплению обороноспособности Родины», «60 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «60 лет освобождения Республики Беларусь от немецко-фашистских захватчиков»; звание «Заслуженный деятель науки и техники Российской Федерации» (1996 г.).

Доктор технических наук, профессор.

Звание Героя Социалистического Труда было присвоено А.А.Бришу в 1983 г. за создание ядерного боеприпаса для первой стратегической крылатой ракеты.

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за создание первой системы подрыва ЯЗ с внешним нейтронным источником. Лауреат Ленинской премии 1960 г. за разработку нового поколения унифицированной системы подрыва и нейтронного инициирования для межконтинентальной баллистической ракеты Р-7. Лауреат премии Правительства РФ 2000 г. за исследования, анализ и обобщение военно-технических проблем и разработок второй половины XX века, внедренных в отечественные системы вооружения.



БРОВКИН Альберт Степанович

03.08.1929 г., пос. Тарусская

Заокского р-на Тульской обл. -

03.10.1998 г., Москва

Специалист в области создания ЯБП

В 1953 г. окончил Московский авиационный институт. В 1952-98 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от техника до заместителя главного конструктора - начальника отделения.

Награды: орден «Знак Почета» (1960 г.), орден Октябрьской Революции (1971 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1979 г. за создание и освоение в серийном производстве ядерного боеприпаса.



БУГРОВ Александр Иванович
род. 22.07.1945 г., Москва
Специалист в области разработки ЯБП

В 1969 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. С 1969 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника конструкторского отдела, с 2011 г. - заместитель начальника конструкторского отдела.

Награды: медали «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат премии Правительства РФ 2003 г. за комплекс работ по созданию и серийному освоению системы нейтронного инициирования для ЯБП всех классов.



БУЗОВКИН Владимир Дмитриевич
род. 12.03.1925 г., Москва
Специалист в области изготовления
специальной техники

В 1947-97 гг. работал во ВНИИА фрезеровщиком 5, 6, 7 разряда.

Награды: орден Октябрьской Революции (1971 г.), орден Ленина (1984 г.), орден Отечественной войны II степени (1985 г.), медали «За победу над Японией», «За трудовое отличие», медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».



БУРЯКОВ Владимир Леонидович
22.01.1944 г., Москва - 23.01.2007 г., Москва
Специалист в области разработки методик
и приборов для физических измерений

В 1969 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1969-72 гг. работал инженером во Всесоюзном НИИ радиационной техники. В 1972-2007 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательского испытательского отдела.

Награды: медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени, медаль «В память 850-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат премии Правительства РФ 2004 г. за разработку аппаратуры для неядерных физических экспериментов.



БУТЫЛКИН Николай Иванович
*19.12.1918 г., дер. Горки Ново-Петровского р-на
Московской обл. - 19.09.2003 г., Москва*
Специалист в области изготовления
контрольно-стендовой аппаратуры

В 1937-38 гг. работал фрезеровщиком на заводе №5 Моспластмасс. В 1938-45 гг. служил в Советской Армии. В 1945-47 гг. работал товароведом в в/о «Международная книга». В 1947-78 гг. работал во ВНИИА по специальностям: слесарь 6 разряда, слесарь-сборщик 6, 7 разряда, старший мастер сборочного отдела, старший инженер (с 1967 г.).

Награды: орден Ленина (1955 г.), медали «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «50 лет Вооруженных Сил СССР», «20 лет Победы над Германией в Великой Отечественной войне 1941-45 гг.», «За трудовую доблесть», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».



БУЯНОВ Владимир Петрович
25.07.1915 г., г. Петроград (С.-Петербург) -
27.10.2002 г., Москва
Специалист в области разработки ЯЗ и ЯБП

В 1937 г. окончил Московский энергетический техникум. В 1937-47 гг. работал радиомонтажником на заводе им. С.Орджоникидзе и в Электро-связи Мосэнерго, где прошел путь от техника до начальника отдела. В 1947-64 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ в должностях от инженера до заместителя начальника сектора. В 1964-87 гг. работал во ВНИИА начальником конструкторского отдела.

Награды: два ордена Ленина (1956, 1962 гг.), три ордена Трудового Красного Знамени (1951, 1967, 1971 гг.), медали «За оборону Москвы», «За трудовую доблесть», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Лауреат двух Государственных премий СССР (1951, 1953 гг.) и Ленинской премии 1962 г., которых удостоен за заслуги в организации и проведении испытаний первого поколения ЯЗ и первой водородной бомбы.



ВЕРЕТЕННИКОВ Александр Иванович
16.08.1918 г., г. Щелково Московской обл. -
05.10.2001 г., Москва

Специалист в области разработки методов и аппаратуры для измерения параметров ядерного оружия

В 1941 г. окончил Московский институт инженеров связи. В 1948-66 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ, прошел путь от инженера до заместителя главного конструктора - начальника сектора, участвовал в разработке первых образцов ядерного оружия. В 1966-2001 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), директор и научный руководитель института в 1966-87 гг.

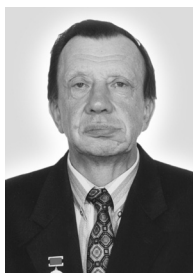
Награды: орден «Знак Почета» (1951 г.), орден Красной Звезды (1954 г.), орден Трудового Красного Знамени (1954 г.), орден Ленина (1971 г.), орден Октябрьской Революции (1981 г.), орден

Отечественной войны II степени (1985 г.), медали «За оборону Кавказа», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», медаль Жукова, «30 лет Победы в Великой Отечественной войне», «40 лет Победы в Великой Отечественной войне», «70 лет Вооруженных Сил СССР», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы», «50 лет Победы в Великой Отечественной войне», звание «Заслуженный деятель науки Российской Федерации» (1999 г.).

Доктор физико-математических наук, профессор.

Лауреат Государственной премии СССР 1953 г. за создание методов и технических средств для измерения параметров физических полей при ядерных испытаниях. Лауреат Ленинской премии 1962 г. за разработку методик проведения испытаний в условиях полигона.

Лауреат Государственной премии СССР 1984 г. за разработку специальной технологии проведения ядерных экспериментов.



ВИТЮГОВ Борис Сергеевич

24.03.1938 г., Москва - 14.05.2012 г., Москва

Специалист в области производства
электронной аппаратуры

В 1969 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1956-2006 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от ученика формовщика до начальника производственного отделения.

Награды: медали «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1983 г. за разработку и внедрение в производство и эксплуатацию автоматизированной системы контроля ЯБП.



ВЛАСКИН Юрий Иванович

05.02.1937 г., Москва - 09.03.2003 г., Москва

Специалист в области создания систем
автоматики подрыва ЯЗ

В 1961 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1961-2002 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательского отдела.

Награды: медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1984 г. за разработку блоков автоматики для ядерных артиллерийских снарядов.



ВОЛОДИН Юрий Иванович

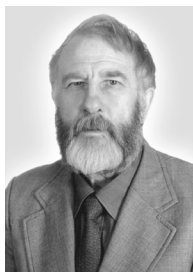
род. 23.10.1930 г., Москва

Специалист в области создания ЯБП

В 1955 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. В 1955-74 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника конструкторской бригады. В 1974-97 гг. работал в Департаменте проектирования и испытания ядерных боеприпасов Минатома РФ. В 1997- 2002 гг. работал во ВНИИА ведущим инженером. В течение 20 лет был секретарем Межведомственной комиссии (МСМ-МО) по ядерной взрывобезопасности ЯБП.

Награды: орден «Знак Почета» (1976 г.), орден Дружбы народов (1983 г.), медали «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы», «300 лет Российскому Флоту».

Лауреат Государственной премии РФ 1996 г. за создание принципиально нового вида универсальных ЯБП повышенной безопасности для ракетного и торпедного оружия ВМФ.



ВОРОБЬЕВ Станислав Петрович

04.05.1931 г., г. Подольск Московской обл. -

01.03.2011 г., Москва

Специалист в области разработки
электровакуумных приборов для ЯБП

В 1955 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1954-86 гг. работал в НИИ вакуумной техники им. С.А.Векшинского, где прошел путь от preparатора до первого заместителя директора по научной работе - научного руководителя по специальным электровакуумным приборам. В 1986-2010 гг. работал во ВНИИА в должностях: начальник отделения по спецЭВП, заместитель главного конструктора, научный руководитель по направлению спецЭВП (с 2007 г.).

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1962 г.), орден Октябрьской Революции (1977 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Доктор технических наук.

Лауреат премии Правительства РФ 2004 г. за комплекс работ по созданию и серийному освоению унифицированной системы нейтронного инициирования для ЯБП всех классов.



ГОЛИКОВ Валерий Васильевич

01.02.1940 г., дер. Харитоново

Россонского р-на Витебской обл. -

23.05.2008 г., Москва

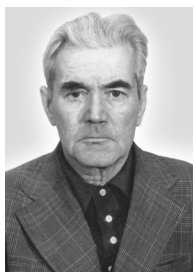
Специалист в области разработки ЯБП

В 1963 г. окончил Ленинградский политехнический институт. В 1963-85 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИТФ, прошел путь от инженера до начальника лаборатории. В 1985-2003 гг. работал во ВНИИА в должности начальника подразделения - начальника научно-исследовательской лаборатории.

Награды: орден «Знак Почета» (1985 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1979 г. за участие в разработке заряда для первой разделяющейся головной части баллистической ракеты морского базирования.



ГОЛЬЦОВ Петр Николаевич

27.04.1912 г., с. Карелино Скопинского р-на

Рязанской обл. - 27.07.1985 г., Москва

Специалист в области разработки
приборов автоматики ЯБП

Окончил Московский техникум электропромышленности им. Красина и три курса физико-математического факультета МГУ в 1937 г. В 1930-32 гг. работал мастером на Московском электрозаводе им. Куйбышева. В 1932-85 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от старшего техника до заместителя главного конструктора.

Награды: орден Красной Звезды (1945 г.), орден «Знак Почета» (1951 г.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1947 г. за разработку новых конструкций авиационного стрелково-пушечного вооружения. Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за создание первой системы подрыва ЯЗ с внешним нейтронным источником. Лауреат Ленинской премии 1960 г. за разработку ЯБП для первой баллистической ракеты Р-7.



ГОНЧАРОВ Владимир Петрович

род. 18.05.1933 г., Москва

Специалист в области создания ЯБП

В 1956 г. окончил Московский энергетический институт. С 1956 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера до ведущего инженера-конструктора - начальника группы.

Награды: медали «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат премии Правительства РФ 1999 г. за создание и внедрение принципиально новых приборов для повышения безопасности ЯБП.



ГОРШУНОВ Леонид Михайлович

род. 06.08.1938 г., Москва

Специалист в области методов регистрации импульсных электромагнитных излучений

В 1961 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1960-61 гг. работал лаборантом, инженером на предприятии п/я 214, в 1961-2002 г. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), прошел путь от инженера до первого заместителя директора - главного конструктора (с 1997 г.).

Награды: орден «Знак Почета» (1969 г.), медали «За освоение целинных земель», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1984 г. за разработку специальной технологии проведения ядерных экспериментов.



ГРИГОРЬЕВ Алексей Николаевич

род. 30.06.1938 г., Москва

Специалист в области разработки ЯБП

В 1961 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. С 1961 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника отдела.

Награды: орден «Знак Почета» (1982 г.), медали «За освоение целинных земель», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии РФ 1996 г. за создание принципиально нового вида универсальных ЯБП повышенной безопасности для торпедного оружия ВМФ.

ГУСАРОВ Василий Степанович

*16.09.1920 г., с. Щигры Жиздринского р-на
Орловской обл. - дата смерти неизв.*

Специалист в области изготовления
приборов автоматики ЯБП

В 1938-45 гг. работал токарем на заводе №132 (Москва). В 1946-86 гг. работал во ВНИИА токарем 6 разряда, и.о. мастера механического участка.

Награды: орден Ленина (1966 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».



ДАВЫДОВ Михаил Евгеньевич

*род. 15.09.1954 г., г. Плисков
Плисковского р-на Винницкой обл.*
Специалист в области производства
блоков автоматики ЯБП

В 1976 г. окончил Новосибирский электротехнический институт. В 1976-79 гг. работал инженером-конструктором II категории завода «Сибэлектротрансмаш» (г. Новосибирск). В 1979-2008 гг. работал во ФГУП «ПО «Север»

в должности начальника цеха. Во ВНИИА работает с 2008 г. по настоящее время в должности начальника производственного отделения - начальника производственного отдела.

Награды: звание «Заслуженный машиностроитель РФ» (2003 г.), медаль «65 лет атомной отрасли России».

Лауреат премии Правительства РФ 2004 г. за комплекс работ по созданию и серийному освоению унифицированной системы нейтронного инициирования для ЯБП всех классов.



ДАНИЛЕНКО Константин Николаевич

род. 17.04.1946 г., Москва

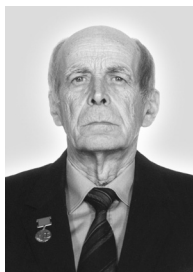
Специалист в области создания методов
и средств измерений параметров излучений
при подземных ядерных взрывах

В 1971 г. окончил Московский инженерно-физический институт. С 1970 г. по настоящее время работает в НИИИТ (с 2010 г. - НПЦ ИТ ФГУП «ВНИИА»), прошел путь от инженера до главного конструктора (1992-97 гг.), директора - главного конструктора (1997-2009 гг.), с 2010 г. - первый заместитель директора - первый заместитель главного конструктора - руководитель НПЦ ИТ ФГУП «ВНИИА».

Награды: орден Почета (1996 г.), орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени (1997 г.), медаль «В память 850-летия Москвы», звание «Заслуженный конструктор РФ» (2000 г.).

Доктор технических наук.

Лауреат премии Правительства РФ 2004 г. за работу «Комплекс физических измерений при проведении неядерновзрывных экспериментов на ЦП РФ для поддержания ядерного боезапаса в условиях ДВЗЯИ». Лауреат премии Правительства РФ 2009 г. за разработку и создание новой техники для обеспечения испытаний с целью подтверждения надежности и безопасности ЯО.



ДАНИЛОВ Валентин Иванович
род. 11.08.1930 г., с. Рахманово
Пушкинского р-на Московской обл.
Специалист в области создания
блоков автоматики ЯБП

В 1955 г. окончил Московский энергетический институт. В 1955-2005 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательской лаборатории.

Награды: орден «Знак Почета» (1975 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1981 г. за участие в создании блоков автоматики ЯБП с повышенными характеристиками для стратегических ракетных комплексов ВМФ.



ДЕМИДОВ Юрий Васильевич
01.02.1933 г., Москва - 25.01.2004 г., Москва
Специалист в области изготовления
аппаратуры специального назначения
для измерения параметров ЯО
при испытаниях на полигонах МО

В 1950-66 гг. работал радиомонтажником на предприятиях МСМ. В НИИИТ (в настоящее время ВНИИА) работал в 1966-2000 гг. по специальностям: слесарь-электромонтажник, радиомонтажник, бригадир монтажников радиоаппаратуры и приборов, монтажник радиоаппаратуры и приборов приборно-механического цеха.

Награды: медали «За трудовую доблесть», «Ветеран труда».

Лауреат Государственной премии СССР 1982 г. за разработку и внедрение приборов для физических измерений.



ДОКУЧАЕВ Лев Федорович

27.06.1911 г., г. Геленджик Кубанской обл. -

02.05.1988 г., Москва

Специалист в области
техники безопасности и дозиметрии

В 1935 г. окончил Московский городской педагогический институт. В 1932-1947 гг. служил в Красной Армии, работал в Инженерно-технической академии связи, Военно-инженерной академии, НИИ сухопутных войск. В 1947-68 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ младшим научным сотрудником, старшим преподавателем военной бригады, помощником начальника предприятия по технике безопасности, с 1959 г. - заместителем главного инженера по технике безопасности и дозиметрии. В 1968-76 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА) в должностях: заместитель главного инженера по технике безопасности, начальник отдела техники безопасности.

Награды: два ордена «Знак Почета» (1951, 1956 гг.), медали «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы», «30 лет Советской Армии и Флота», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Лауреат Государственной премии СССР 1953 г. за вклад в испытание водородной бомбы.



ДУХОВ Николай Леонидович
26.10.1904 г., с. Веприк Полтавской обл. -
01.05.1964 г., Москва

Специалист в области разработки
и производства танков, ЯЗ и ЯБП

В 1932 г. окончил Ленинградский политехнический институт. В 1932-48 гг. работал на Кировском заводе (в годы Великой Отечественной войны - Челябинском тракторном заводе), прошел путь от инженера до главного конструктора и главного инженера, является выдающимся конструктором тяжелых танков «КВ» и «ИС», а также самоходных артиллерийских установок (САУ). В 1948-54 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ в должности заместителя главного конструктора, активный участник создания и испытания первых отечественных атомных и водородных бомб. Основатель Всероссийского НИИ автоматики. В 1954-64 гг. - начальник, главный конструктор и научный руководитель ВНИИА.

Награды: трижды Герой Социалистического Труда (1945, 1949, 1953 гг.), четыре ордена Ленина (1940, 1945, 1949, 1954 гг.), орден Трудового Красного Знамени (1941 г.), орден Красной Звезды (1941 г.), орден Суворова II степени (1945 г.), медали «За трудовую доблесть», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Доктор технических наук, член-корреспондент АН СССР, генерал-лейтенант инженерно-технической службы.

В 1943 г. получил Государственную премию СССР за усовершенствование тяжелых танков КВ-1, в 1946 г. - Государственную премию СССР за участие в создании танка ИС-3. Первого звания Героя Социалистического Труда был удостоен в 1945 г. за большой вклад в создание танков и совершенствование их конструкции. Вторую Звезду Героя Социалистического Труда получил в 1949 г. за работы, связанные с созданием и проведением испытания первой советской атомной бомбы, за эти же работы в 1949 г. ему была присуждена Государственная премия СССР. Государственная премия 1951 г. была присуждена за выдающиеся заслуги в области производства новых ядерных зарядов. В 1953 г. был награжден третьей Звездой Героя Социалистического Труда и стал лауреа-

том Государственной премии СССР за творческий вклад в разработку и испытания первой водородной бомбы. Ленинская премия была присуждена Н.Л.Духову в 1960 г. за создание ЯБП для ракеты Р-7.

Н.Л.Духову установлены два бронзовых бюста: в с. Веприк (Украина) и в Москве, на территории ВНИИА. Имя Н.Л.Духова присвоено Всероссийскому НИИ автоматики.



ДЯКИН Игорь Григорьевич

25.11.1925 г., г. Елец Орловской обл. -

07.10.2007 г., Москва

Специалист в области производства аппаратуры для физических измерений

В 1942-47 гг. работал слесарем Государственного союзного завода №27 НКАП. В 1947-48 гг. - слесарем завода «Металлоизделия» и Московской производственной конторы. В 1948-65 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ, прошел путь от слесаря до начальника экспериментального цеха. В 1965-89 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), прошел путь от старшего инженера до заместителя главного инженера по производству.

Награды: орден «Знак Почета» (1954 г.), орден Трудового Красного Знамени (1971 г.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд. В ознаменовании 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Лауреат премии Совета Министров СССР 1986 г. за разработку и внедрение в производство новой измерительной аппаратуры.



ЕФАНОВ Евгений Васильевич

21.07.1918 г., г. Мариуполь -

13.07.1981 г., Москва

Специалист в области разработки ЯБП

В 1953 г. окончил Московский институт автоматики. В 1937-52 гг. работал на заводах Наркома та авиационной промышленности в г. Харькове и Москве. В 1953-81 гг. работал во ВНИИА, занимая должности: начальника конструкторской бригады, начальника проектного отдела.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1956 г.), орден Ленина (1960 г.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «50 лет Вооруженных Сил СССР», «В память 800-летия Москвы», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «30 лет Победы в Великой Отечественной войне», «60 лет Вооруженных Сил СССР».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1969 г. за разработку ЯБП для ракетного комплекса ВМФ, лауреат Государственной премии СССР 1979 г. за создание и освоение в серийном производстве ЯБП для ВМФ.



ЕФРЕМОВ Владимир Алексеевич

27.03.1936 г., Москва - 18.06.2011 г., Москва

Специалист в области разработки
электронных приборов автоматики

В 1967 г. окончил Московский институт радиотехники, электроники и автоматики. В 1956-62 гг. работал во ВНИИА техником-конструктором. В 1962-70 гг. работал в инженерных должностях в организациях и на предприятиях г. Москвы. В 1970-96 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от старшего инженера до начальника научно-исследовательской лаборатории.

Награды: орден «Знак Почета» (1986 г.), медаль «Ветеран труда».

Лауреат премии Правительства РФ 1996 г. за вклад в разработку ЯБП для ВМФ.



ЖАМАЛЕТДИНОВ

Абдрахман Гафиатуллович

род. 23.02.1930 г., дер. Пица

Краснооктябрьского р-на Нижегородской обл.

Специалист в области создания
систем контроля автоматики ЯБП

В 1955 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1955-2010 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательского отдела.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1969 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1983 г. за разработку и внедрение в производство и эксплуатацию автоматизированной системы контроля ЯБП.



ЖЕЛТОВ Константин Александрович

10.08.1922 г., дер. Курбаки Костюковичского р-на

Орловской обл. - 10.12.2010 г., Москва

Специалист в области электронной техники
и приборостроения

В 1948 г. окончил Московский энергетический институт. В 1949-55 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ, занимая должности: инженер, научный сотрудник, руководитель группы. В 1955-62 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИТФ, занимая должности: начальник лаборатории, начальник сектора. В 1962-67 гг. работал в филиале Всесоюзного НИИ электромеханики (г. Истра-2 Московской обл.), занимая должности: начальник лаборатории, начальник отдела. В 1967-2010 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), занимая должности: начальник лаборатории (1967-86 гг.), главный научный сотрудник.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1954 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Доктор технических наук, профессор.

Лауреат двух Государственных премий СССР (1953, 1955 гг.) за разработки систем подрыва ЯЗ. Лауреат Ленинской премии 1960 г. за разработку унифицированной системы инициирования ЯЗ.



ЖУКОВ Юрий Николаевич

род. 29.08.1926 г., г. Ленинград (С.-Петербург)

Специалист в области разработки
электроμηχανических приборов автоматики ЯБП

В 1950 г. окончил Московский энергетический институт. В 1950-67 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательской лаборатории.

Награды: орден «Знак Почета» (1961 г.)

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за создание первой системы подрыва ЯЗ с внешним нейтронным источником.



ЗРУВИНСКИЙ Владимир Григорьевич

род. 07.10.1935 г., Москва

Специалист в области создания ЯБП
и электроμηχανических приборов автоматики

В 1959 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. С 1959 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника научно-конструкторского отделения, с 2007 г. - научный консультант.

Награды: медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1983 г. за создание ЯБП для первой стратегической крылатой ракеты.



ЗБРИЦКИЙ Игорь Евгеньевич
род. 19.11.1941 г., г. Ленинград (С.-Петербург)
Специалист в области создания регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1966 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. В 1964-67 гг. работал инженером в в/ч 87415. В 1968-90 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), занимая должности: инженер, старший инженер, старший научный сотрудник.

Лауреат Государственной премии СССР 1989 г. за разработку аналого-цифрового регистратора для систем физических измерений.



ЗОТОВ Андрей Иванович
род. 29.11.1936 г., Москва
Специалист в области создания систем инициирования ЯЗ

В 1960 г. окончил Московский авиационный институт. С 1960 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера до заместителя главного конструктора - начальника отделения, с 2004 г. - заместитель начальника отделения, в настоящее время - главный специалист по схемотехнике систем подрыва и нейтронного инициирования.

Награды: орден «Знак Почета» (1978 г.), орден Трудового Красного Знамени (1984 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1972 г. за работы по созданию первых высокоэнергетических систем инициирования ЯЗ повышенной безопасности.



ЗУЕВСКИЙ Виктор Андреевич

17.07.1918 г., г. Тирасполь - 05.07.1972 г., Москва

Специалист в области разработки ЯБП

В 1941 г. окончил Московский энергетический институт. В 1941-47 гг. работал на ряде авиационных заводов и в НИИ самолетного оборудования (НИСО). В 1947-54 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ старшим инженером, руководителем группы, заместителем начальника отдела, начальником отдела. В 1954-72 гг. работал во ВНИИА заместителем главного конструктора, главным конструктором (с 1964 г.).

Награды: орден «Знак Почета» (1951 г.), орден Ленина (1962 г.).

Доктор технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1953 г. за разработку автоматики первых атомных бомб. Лауреат Ленинской премии 1960 г. за разработку ЯБП для первой межконтинентальной баллистической ракеты Р-7.



ЗЫКОВ Михаил Владимирович

30.01.1920 г., Москва - 1988 г., Москва

Специалист в области разработки
контрольно-измерительной аппаратуры
для летных испытаний ЯБП

В 1953 г. окончил Московский авиационный институт. В 1947-52 гг. работал на заводе № 589 МВ, где прошел путь от радиотехника до старшего инженера. В 1954-87 гг. работал во ВНИИА в должностях от и.о. начальника конструкторской бригады до начальника лаборатории.

Награды: два ордена «Знак Почета» (1956, 1960 гг.), орден Отечественной войны II степени (1985 г.), медали «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «20 лет Победы в Великой Отечественной войне», «30 лет Победы в Великой Отечественной войне», «Ветеран труда».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1969 г. за участие в создании специальной автономной регистрирующей системы ударастойкого ЯБП комплекса «Вихрь».



ЗЮЗИН Лев Николаевич

род. 05.08.1944 г., Москва

Специалист в области создания регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1968 г. окончил Московский инженерно-физический институт. С 1967 г. по настоящее время работает в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), прошел путь от радиомонтажника до заместителя главного конструктора по приборостроению - начальника отделения (2004-2007 гг.), начальника научно-исследовательского производственно-технологического отделения электронно-оптических средств регистрации и полупроводниковых приборов (2007-09 гг.), заместителя начальника научно-производственного отделения - начальника научно-исследовательского отдела. С 2011 года - главный специалист.

Награды: орден Почета (2002 г.), медаль «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1989 г. за разработку аналого-цифрового регистратора для систем физических измерений.



ИВАНОВ Борис Александрович

род. 20.08.1934 г., Москва

Специалист в области эксплуатации ЯБП

В 1956-2003 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от техника до начальника отдела.

Награды: медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «За трудовую доблесть», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат премии Правительства РФ 1996 г. за создание высокозащищенного оборудования и семейства транспортных средств для обеспечения безопасного транспортирования ЯБП.



ИВАНОВ Юрий Павлович

род. 30.06.1935 г., г. Ржев Калининской обл.

Специалист в области
электровакуумного приборостроения

В 1964 г. окончил Московский энергетический институт. В 1954-58 гг. работал в организациях Калининской обл. В 1963-69 гг. работал в инженерных должностях на предприятиях г. Москвы. В 1969-1986 гг. работал в НИИВТ им.С.А.Векшинского, прошел путь от аспиранта до старшего научного сотрудника. В 1986-2003 гг. работал во ВНИИА в должностях: старший научный сотрудник, ведущий научный сотрудник.

Награды: медали «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1980 г. за исследование и разработку отпаянных камер с плазменным фокусом, генерирующих импульсы нейтронного излучения высокой интенсивности.



ИГНАТОВ Константин Николаевич

20.10.1905 г., Москва - дата смерти неизв.

Специалист в области разработки приборов
автоматики ЯБП

В 1931 г. окончил Московский автомеханический институт. В 1922-35 гг. работал на предприятиях г. Москвы. В 1935-75 гг. работал во ВНИИА, занимал должности: начальника ОТК, заместителя начальника цеха, начальника производства, начальника цеха, начальника конструкторской бригады, заместителя начальника конструкторского отдела по разработке электромеханических приборов.

Награды: два ордена Красной Звезды (1944 г.), орден «Знак Почета» (1962 г.).

Лауреат Государственной премии СССР 1952 г. за создание авиационных устройств стрелково-пушечного вооружения.



ИНШАКОВ Михаил Георгиевич

13.11.1904 г., г. Саратов - 1973 г., Москва
Специалист в области технологии и производства
систем автоматики ЯБП

В 1934 г. окончил Московский машиностроительный институт. В 1921-30 гг. работал на предприятиях г. Москвы. В 1930-73 гг. работал во ВНИИА, занимал должности: техника-инженера, начальника отдела, главного инженера (с 1938 г.), ведущего конструктора (с 1951 г.), заместителя главного конструктора (с 1951 г.), главного инженера по опытному производству (с 1955 г.), с 1965 г. - инженер-консультант.

Награды: три ордена Трудового Красного Знамени (1945, 1946, 1955 гг.), орден Ленина (1962 г.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1953 г. за участие в разработке унифицированной автоматики подрыва принципиально нового вида для различных типов ЯБП, лауреат Ленинской премии 1960 г. за создание комплекта безосциллографической малогабаритной контрольной аппаратуры.



КАПУСТИН Николай Лукич

*17.05.1911 г., пос. Дулево Орехово-Зуевского р-на
Московской обл. - 01.05.1996 г., Москва*
Специалист в области разработки
систем подрыва ЯЗ

В 1937 г. окончил Московский энергетический институт. В 1929-32 гг. работал электромонтером на Фарфоровом заводе в пос. Дулево. В 1937-96 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника лаборатории.

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за участие в разработке и серийном освоении первой системы подрыва ЯЗ с внешним нейтронным источником. Лауреат Ленинской премии 1962 г. за разработку аппаратуры подрыва для проведения ядерных испытаний.



КАРАТЕЕВ Лев Васильевич

*24.10.1915 г., г. Ядрин Чувашской АССР -
1999 г., Москва*

Специалист в области создания ЯБП

В 1935-51 гг. работал в Мосэнерго и на заводах Министерства авиационной промышленности. В 1951-80 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до старшего научного сотрудника.

Награды: медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За трудовую доблесть», «В память 800-летия Москвы», «50 лет Вооруженных Сил СССР», «30 лет Победы в Великой Отечественной войне».

Лауреат Государственной премии СССР 1968 г. за создание для ЯБП источников тока постоянной готовности.



КАРПОВ Сергей Ильич

21.01.1914 г., Москва - 07.09.1979 г., Москва

Специалист в области создания
систем контроля ЯБП

В 1938 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. В 1938-47 гг. работал в инженерных должностях на заводах Министерства авиационной промышленности. В 1947-55 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ, прошел путь от старшего инженера-конструктора до заместителя начальника сектора. В 1955-76 гг. работал во ВНИИА, где занимал должности начальника отдела, ведущего конструктора, ведущего инженера-расчетчика.

Награды: три ордена Трудового Красного Знамени (1951, 1954, 1956 гг.), медали «За оборону Москвы», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1953 г. за разработку стендовой аппаратуры для контроля ЯБП.



КИРСАНОВ Михаил Евгеньевич

род. 13.04.1954 г., Москва

Специалист в области создания систем
нейтронного инициирования ЯЗ

В 1977 г. окончил Московский институт электронного машиностроения. С 1971 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от слесаря-электромонтажника до начальника научно-исследовательского отдела.

Награды: медаль «В память 850-летия Москвы».

Лауреат премии Правительства РФ 2003 г. за комплекс работ по созданию и серийному освоению унифицированной системы нейтронного инициирования для ЯБП всех классов.



КИСЕЛЕВ Василий Павлович

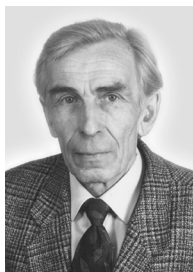
*22.04.1924 г., дер. Zubovo Волоколамского р-на
Московской обл. - 16.08.1996 г., Москва*

Специалист в области производства систем
автоматики ЯБП

В 1963 г. окончил Всесоюзный заочный финансово-экономический институт. В 1936-47 гг. работал на заводах Министерства авиационной промышленности в Челябинской обл. и Москве. В 1947-53 гг. был сотрудником МГБ-МВД г. Сочи. В 1953-94 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от токаря до заместителя главного инженера - начальника опытного производства.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1971 г.), орден Октябрьской Революции (1976 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «В память 800-летия Москвы», «30 лет Советской Армии и Флота», «Ветеран труда».

Лауреат Государственной премии СССР 1979 г. за создание и освоение в серийном производстве ЯБП для ВМФ.



КОЗЛОВ Евгений Дмитриевич
12.04.1933 г., Москва - 22.07.2004 г., Москва
Специалист в области разработки
электромеханических приборов
автоматики ЯБП

В 1957 г. окончил Московский энергетический институт. В 1957-2001 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника конструкторского отдела.

Награды: орден «Знак Почета» (1981 г.), медаль «Ветеран труда».

Лауреат премии Правительства РФ 1996 г. за создание приборов для ЯБП для торпедного оружия.



КОМОЛОВ Олег Сергеевич
28.02.1938 г., Москва - 20.03.2006 г., Москва
Специалист в области создания автоматики
подрыва для испытаний ЯЗ

В 1960 г. окончил Московский станкоинструментальный институт. В 1960-2004 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника конструкторского отдела.

Награды: медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1982 г. за создание термостойких систем подрыва и нейтронного инициирования ядерных скважинных зарядов для глубинных подрывов в интересах народного хозяйства.



КОНДРАТЬЕВ Виктор Иванович

16.04.1925 г., Москва - 06.07.2007 г., Москва

Специалист в области разработки
систем контроля автоматики ЯБП

В 1951 г. окончил Московский авиационный институт. В 1942-51 гг. работал на предприятиях Наркомата авиационной промышленности. В 1951-58 гг. работал в инженерных должностях в РФЯЦ-ВНИИЭФ. В 1958-87 гг. работал во ВНИИА в должностях: заместителя начальника отдела, начальника отдела, ведущего конструктора.

Награды: медаль «За трудовое отличие».

Лауреат Государственной премии СССР 1968 г. за разработку первой автоматизированной системы контроля ЯБП.



КРАСНОСЕЛЬСКИЙ

Дмитрий Михайлович

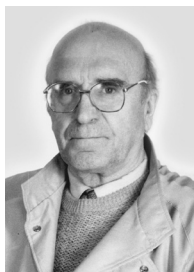
род. 10.12.1928 г., Москва

Специалист в области эксплуатации ЯБП

В 1956 г. окончил Московский энергетический институт. В 1948-2004 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от техника до ведущего конструктора.

Награды: медали «За трудовую доблесть», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Премии Правительства РФ 1996 г. за создание высокозащищенного оборудования и семейства транспортных средств для обеспечения безопасного транспортирования ЯБП.



КРАШЕНИННИКОВ Геннадий Иванович

29.04.1926 г., г. Вязьма Смоленской обл. -

09.03.2009 г., Москва

Специалист в области разработки автоматики
подрыва для испытаний ЯЗ

В 1947 г. окончил Московский энергетический институт. В 1949-69 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ, занимая должности инженера-исследователя, начальника отдела. В 1969-2004 гг. работал во ВНИИА начальником лаборатории.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1954 г.), орден «Знак Почета» (1962 г.), медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1962 г. за разработку автоматики подрыва ЯЗ.



КРЫЛОВ Димитрий Иванович

род. 22.11.1936 г., Москва

Специалист в области разработки
контрольно-стендовой аппаратуры

В 1960 г. окончил Московский инженерно-физический институт. С 1960 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательской лаборатории, с 2005 г. - главный специалист по контрольно-стендовой аппаратуре.

Награды: медали «Ветеран труда», «За спасение погибавших», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1968 г. за разработку первой автоматизированной системы контроля ЯБП, лауреат Государственной премии СССР 1983 г. за разработку и внедрение в производство и эксплуатацию автоматизированной системы контроля ЯБП.



КУЛИКОВ Серафим Михайлович

*19.01.1921 г., дер. Дубенки Инзенского р-на
Ульяновской обл. - 29.11.2005 г., Москва*

**Специалист в области испытаний
и эксплуатации ЯБП**

В 1941 г. окончил Ленинградскую военно-воздушную академию Красной Армии. В 1941-76 гг. проходил службу в рядах Советской Армии. В 1947-66 гг. - заместитель командира 71 полигона ВВС, возглавлял подразделения, занимающиеся испытанием ЯБП, самолетов-носителей и специальных средств эксплуатации этого оружия, принимал непосредственное участие более чем в 100 ядерных испытаниях на Семипалатинском и Новоземельском полигонах в качестве технического руководителя авиационной группы. В 1966-2004 гг. работал во ВНИИА, занимал должности: заместитель главного конструктора (с 1966 г.), заместитель главного конструктора - начальник отделения (с 1989 г.), советник директора (с 2002 г.).

Награды: два ордена Ленина (1951, 1954 гг.), три ордена Красной Звезды (1945, 1956, 1956 гг.), орден Октябрьской Революции (1978 г.), орден Мужества (1997 г.), орден Отечественной войны II степени (1985 г.), медали «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «300 лет Российскому Флоту», «30 лет Советской Армии и Флота», «За боевые заслуги», «40 лет Вооруженных Сил СССР», «За безупречную службу», «20 лет Победы в Великой Отечественной войне», «50 лет Вооруженных Сил СССР», «За воинскую доблесть. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «30 лет Победы в Великой Отечественной войне», «60 лет Вооруженных Сил СССР», «40 лет Победы в Великой Отечественной войне», «70 лет Вооруженных Сил СССР», «50 лет Победы в Великой Отечественной войне», «В память 850-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии 1953 г. за участие в испытаниях водородной бомбы РДС-6. Лауреат Ленинской премии 1962 г. за участие в испытаниях 50-мегатонной термоядерной бомбы. Лауреат Государственной премии СССР 1983 г. за участие в создании, внедрении в серийное производство и эксплуатацию ЯБП для ракетного комплекса ВМФ.



КУРОПАТКИН Алексей Дмитриевич

род. 26.12.1949 г., г. Ставрополь

Специалист в области разработки ЯБП

В 1973 г. окончил Московский авиационный институт. С 1973 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от младшего инженера до начальника конструкторского отдела.

Награды: звание «Заслуженный конструктор РФ» (2002 г.)

Лауреат премии Правительства РФ 1995 г. за участие в разработке многофункционального ЯБП для торпедного оружия.



КУРОЧКИН Василий Михайлович

род. 13.02.1926 г., с. Большая Верда

Старо-Юрьевского р-на Тамбовской обл.

Специалист в области разработки
приборов автоматики ЯБП

В 1954 г. окончил Московский авиационный институт. В 1940-49 гг. работал на предприятиях Наркомата авиационной промышленности. В 1949-90 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от старшего техника до начальника конструкторского отдела.

Награды: орден «Знак Почета» (1956 г.).

Лауреат Ленинской премии 1962 г. за разработку ЯБП для ракеты Р-7.



КУЧАЙ Соломон Анатольевич

11.09.1921 г., г. Казань - 23.11.2003 г., Москва

Специалист в области создания
и испытаний ЯЗ

В 1947 г. окончил Московский государственный университет им. М.В.Ломоносова. В 1948-50 гг. работал научным сотрудником Научно-исследовательского вакуумного института. В 1959-1971 гг. работал в теоретических подразделениях РФЯЦ-ВНИИЭФ, занимая должности: старший научный сотрудник, и.о. начальника лаборатории, начальник лаборатории. В 1971-89 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), занимая должности: начальник научно-исследовательской лаборатории, ведущий научный сотрудник.

Награды: орден «Знак Почета» (1962 г.), орден Отечественной войны II степени (1985 г.), медали «60 лет Вооруженных Сил СССР», «Ветеран труда», «40 лет Победы в Великой Отечественной войне».

Кандидат физико-математических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1968 г. за творческий вклад в разработку ядерного боеприпаса.



ЛЕВИН Павел Сергеевич

17.06.1913 г., Москва - дата смерти неизв.

Специалист в области изготовления
приборов автоматики ЯБП

В 1946-80 гг. работал во ВНИИА слесарем, слесарем-сборщиком.

Награды: орден «Знак Почета» (1955 г.), орден Ленина (1962 г.), медали «За отвагу», «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За победу над Японией», «За освобождение Праги».



ЛИЛЬЕ Владимир Константинович
*28.05.1907 г., ст. Назаровка Рязанской обл. -
дата смерти неизв.*

Специалист в области создания
автоматики ЯБП

В 1927 г. окончил Киевский высший электро-техникум Наркомата путей сообщения (НКПС). В 1928-48 гг. работал в инженерных должностях на предприятиях оборонной промышленности в Москве и Ленинграде. В 1948-58 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ, занимал должности: начальник конструкторской группы, заместитель начальника отделения. В 1958-67 гг. работал во ВНИИА начальником конструкторского отдела.

Награды: три ордена Трудового Красного Знамени (1951, 1954, 1956 гг.), орден Отечественной войны II степени, орден «Знак Почета», медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы».

Лауреат двух Государственных премий СССР (1946, 1953 гг.) за разработку контактно-взрывательных устройств, приборов и стенов для ряда первых образцов ЯБП и первой водородной бомбы.



ЛОБАНОВ Владимир Васильевич
род. 31.10.1939 г., г. Кашин Калининской обл.

Специалист в области разработки
систем подрыва для ЯБП

В 1963 г. окончил Московский инженерно-физический институт. С 1962 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательского отдела. С 2011 г. - главный специалист по разработке блоков автоматики.

Награды: медали «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1988 г. за работы по созданию систем инициирования повышенной стойкости к поражающим факторам ядерного взрыва.



ЛОПАРЕВ Сергей Никитович
13.09.1900 г., Москва - 31.06.1981 г., Москва
Специалист в области технологии
опытного производства

Трудовой путь начал в 1917 г. В 1930-43 гг. работал на заводе №266 НКАП в должностях: начальник смены испытательной станции, начальник мастерской, начальник опытного производства. Во ВНИИА работал в 1943-64 гг. в должностях: начальник опытного производства в ОКБ, главный технолог ОКБ, заместитель главного технолога (1945-64 гг.).

Награды: орден Ленина (1956 г.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За боевые заслуги», «За трудовую доблесть».



ЛУКАШОВ Анатолий Титович
род. 10.04.1928 г., Москва
Специалист в области испытаний ЯБП

Окончил ГКВИАВУ им. К.Ворошилова. Трудовой путь начал в 1943 г. В 1958-1968 гг. работал во ВНИИА в военно-сборочной бригаде (ВСБ), занимая должности: старший инженер, руководитель группы, главный инженер ВСБ.

Награды: медали «40 лет Советской Армии и Флота», «За трудовое отличие», «За безупречную службу» (II и III степени). Инженер-подполковник.

Лауреат Государственной премии СССР 1969 г. за создание и серийное освоение ударостойкого ЯБП комплекса «Вихрь».



ЛЯПИДЕВСКИЙ Анатолий Васильевич

*23.03.1908 г., ст-ца Белоглинская
(с. Белая Глина) Краснодарского края -
29.04.1983 г., Москва*

Полярный летчик, генерал-майор авиации,
общественно-политический
и хозяйственный деятель

В 1928 г. окончил Севастопольскую школу морских летчиков, в 1939 г. - Военно-воздушную академию РККА имени проф. Н.Е.Жуковского. В 1926-33 гг. служил в Красной Армии летчиком, летчиком-инструктором. В 1933 г. работал пилотом Дальневосточного управления ГВФ. В 1934 г. участвовал в спасении экспедиции парохода «Челюскин», за что был удостоен звания Героя Советского Союза (удостоверение №1). В 1935 г. был снова призван в армию. В 1939-42 гг. работал заместителем начальника Главной инспекции и директором авиационного завода, в 1942-43 гг. - заместитель командующего Военно-Воздушных Сил армии, начальник полевого ремонта Воздушной Армии. В 1943-45 гг. - директор авиационного завода №156. В 1945-49 гг. работал главным контролером Госконтроля СССР, заместителем министра авиационной промышленности. В 1949 г. назначен директором завода №25 МАП (в настоящее время ВНИИА). В мае 1954 г. завод был передан в МСМ, и Ляпидевский был назначен первым заместителем начальника КБ-25 Н.Л.Духова и директором опытного завода №25. Находясь на этом посту, сыграл значительную роль в становлении предприятия в период перехода его в атомную отрасль промышленности. С 1961 г. - в запасе. В 1962-83 гг. работал ведущим конструктором, заместителем главного инженера ОКБ А.И.Микояна. Член Центрального Исполнительного Комитета СССР. Депутат Верховного Совета СССР в 1937-46 гг.

Награды: звание Героя Советского Союза (1934 г.), три ордена Ленина (1934, 1954, 1954 гг.), орден Отечественной войны I степени (1943 г.), орден Отечественной войны II степени (1944 г.), два ордена Красной Звезды (1944, 1945 гг.), орден Красного Знамени (1946 г.), орден Трудового Красного Знамени (1956 г.), орден «Знак Почета» (1960 г.), орден Октябрьской Революции (1978 г.); медали «За оборону Москвы», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над

Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы», «20 лет РККА», «30 лет Советской Армии и Флота», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «40 лет Вооруженных Сил СССР», «20 лет Победы в Великой Отечественной войне», «50 лет Вооруженных Сил СССР», «30 лет Победы в Великой Отечественной войне», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда»; звание «Почетный авиастроитель» (1983 г.).

Именем Ляпидевского названы улицы в городах России и Украины, а также Омский летно-технический колледж гражданской авиации. В Москве на доме, где он жил (Никитский бульвар, 9), установлена мемориальная доска в его честь. Памятник А.В.Ляпидевскому установлен в с. Белая Глина Краснодарского края.



МАКАЛЬСКИЙ Вячеслав Иосифович
18.03.1937 г., Москва - 08.12.1969 г., Москва
Специалист в области разработки
систем контроля автоматики ЯБП

В 1961 г. окончил Московский авиационный институт. В 1955-69 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до заместителя начальника научно-исследовательской лаборатории.

Лауреат Государственной премии СССР 1968 г. за разработку первой автоматизированной системы контроля ЯБП.



МЕДВЕДЕВ Сергей Валерьянович

22.09.1927 г., г. Калуга - 28.03.2012 г., Москва

Специалист в области разработки
и производства автоматики ЯБП

В 1951 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1951-54 гг. работал в Институте металловедения и физики металлов; в 1954-59 гг. - на заводе «Молния». В 1959-2008 гг. работал во ВНИИА, занимал должности заместителя начальника лаборатории, начальника лаборатории, главного инженера (с 1969 по 2005 г.), заместителя директора по новой технике и реконструкции (с 2005 по 2008 г.).

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1976 г.), орден Почета (1998 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1968 г. за разработку и внедрение первой автоматизированной системы контроля ЯБП, лауреат Государственной премии СССР 1981 г. за создание и освоение серийного производства ЯБП для ракетного комплекса ВМФ.



МИЛЛЕР Виталий Викторович

род. 20.10.1933 г., Москва

Специалист в области экспериментальной
ядерной физики

В 1958 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1956-2003 гг. работал в научно-исследовательских институтах Мингео СССР - Комитета РФ по геологии и использованию недр - Министерства природных ресурсов РФ. С 2003 г. по настоящее время работает во ВНИИА в должностях: начальник научно-исследовательского отдела, ведущий научный сотрудник.

Кандидат технических наук.

Лауреат премии Правительства РФ 1997 г. за создание производства калифорния-22 и источников на его основе для использования их в промышленности и медицине.



МИХАЙЛОВ Виктор Никитович

*12.02.1934 г., с. Сопрово Ленинского р-на
Московской обл. - 25.06.2011 г., Москва*

Специалист в области создания ЯЗ
и регистрирующей аппаратуры
для физических измерений

В 1958 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1958-69 г. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ в должностях от инженера до начальника теоретического отдела. В 1969-88 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), прошел путь от начальника отдела до директора - главного конструктора (1987-88 гг.). В 1988-92 гг. - заместитель министра, в 1992-98 гг. - министр атомной энергетики и промышленности, с 1998 г. по 2011 г. - директор Института стратегической стабильности, с 1992 по 2007 г. - научный руководитель РФЯЦ-ВНИИЭФ, с 2007 по 2011 г. - почетный научный руководитель РФЯЦ-ВНИИЭФ, в 2010-2011 гг. - научный руководитель НПЦ импульсной техники ВНИИА.

Награды: орден «Знак Почета» (1962 г.), орден Трудового Красного Знамени (1974 г.), орден «За заслуги перед Отечеством» III степени (1995 г.), орден Почета (2005 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Доктор технических наук, профессор, академик РАН.

Лауреат Ленинской премии 1967 г. за создание новых ЯЗ, лауреат Государственной премии СССР 1982 г. за создание и промышленное освоение специальных приборов, лауреат Государственной премии РФ 1997 г. за творческое участие в работе по созданию передовой технологии химической и изотопной очистки и разбавления ВОУ.



МОКРИЦЫН Александр Иванович

род. 27.11.1946 г., Москва

Специалист в области производства
автоматики ЯБП

В 1969 г. окончил Московский институт нефтехимической и газовой промышленности. С 1969 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера-технолога до заместителя директора по производству - начальника производства.

Награды: орден Дружбы (2010 г.), медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Лауреат Государственной премии РФ 2003 г. за работы по созданию ЯБП для оснащения ракетных комплексов стратегического назначения ВМФ.



МОЛОЧКОВ Виктор Федорович

род. 19.04.1945 г., Москва

Специалист в области измерений импульсных
электромагнитных полей

В 1962 г. окончил Московский институт электронного машиностроения. В 1965 г. работал инженером спецуправления треста «Оргмонтажэнергогаз». В 1965-68 гг. служил в Советской Армии. В 1968-73 гг. работал инженером в ЦНИИ химии и механики. С 1973 г. по настоящее время работает в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), прошел путь от инженера до заместителя директора ИЦ НИИИТ по науке - начальника НИЛ (с 2010 г.), с 2012 г. - ведущий инженер-испытатель.

Лауреат премии Правительства РФ за 1996 г. за испытания корабельных комплексов управления и вооружения на спецвоздействиях.



МЯЧИН Петр Георгиевич

10.06.1916 г., Москва - дата смерти неизв.

Специалист в области разработки
авиационного вооружения

В 1941 г. окончил Ленинградский институт инженеров гражданского воздушного флота. В 1931-34 гг. работал электромонтером на предприятиях Москвы и Горьковской обл. В 1941-42 гг. работал инженером-электриком аэропорта г. Новосибирска. В 1942-45 гг. служил в Советской Армии. В 1945-90 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера-электрика до заместителя начальника конструкторского отдела.

Награды: орден Красной Звезды (1944 г.), орден Трудового Красного Знамени (1951 г.), орден Ленина (1955 г.), орден Отечественной войны II степени (1985 г.), медали «За отвагу», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «20 лет Победы в Великой Отечественной войне», «Ветеран труда».



НАГЛИС Юрий Александрович

род. 12.09.1943 г., Москва

Специалист в области физических измерений
при испытаниях ядерного оружия на полигонах

В 1967 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. С 1967 г. по настоящее время работает в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), прошел путь от инженера до заместителя главного конструктора (с 2000 г.), заместителя главного конструктора по общетехническим вопросам оборонной тематики и внешним испытаниям (с 2007 г.). С 2010 г. - помощник руководителя НПЦ ИТ ВНИИА по гособоронзаказу - начальник отдела.

Награды: орден Дружбы (2004 г.), медаль «В память 850-летия Москвы».

Лауреат премии Правительства РФ 1998 г. за разработку технологии проведения неядерновзрывных экспериментов.



НАУМОВ Николай Иванович

род. 23.08.1925 г., Москва

Специалист в области технологии
производства автоматики ЯБП

В 1960 г. окончил Московский авиационный технологический институт. В 1954-91 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от технолога до 1-го заместителя главного инженера по новой технике и технологии.

Награды: орден «Знак Почета» (1971 г.), орден Трудового Красного Знамени (1978 г.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы», «Ветеран труда».

Лауреат Государственной премии СССР 1985 г. за создание, освоение в серийном производстве и внедрение в эксплуатацию комплекса оружия ВМФ с ЯБП.



НЕВСКИЙ Евгений Вадимович

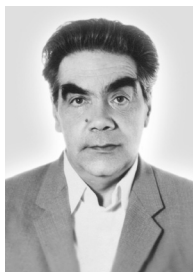
род. 14.12.1954 г., Москва

Специалист в области создания ЯБП,
систем инициирования и приборов автоматики

В 1979 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. В 1979-80 гг. работал инженером-конструктором в НПО «Красная звезда». В 1980-2009 гг. проходил службу в 1425 в/п МО во ВНИИА в должностях от младшего военпреда до начальника (2000-2009 гг.), полковник. С 2009 г. по настоящее время работает во ВНИИА в должности заместителя директора по качеству - начальника отделения качества.

Награды: медали «За заслуги в ядерном обеспечении», «За отличие в воинской службе» I степени, «70 лет Вооруженных Сил СССР», «За отличие в военной службе» I и II степени, «За безупречную службу» III степени.

Лауреат премии Правительства РФ 2004 г. за работы по созданию и серийному освоению унифицированной системы нейтронного инициирования для ЯБП всех классов.



НЕЧАЕВ Мартэн Николаевич
18.11.1928 г., Москва - 14.08.2009 г., Москва
Специалист в области создания
и испытаний ЯБП

В 1952 г. окончил Московский государственный университет им. М.В.Ломоносова. В 1952-55 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ старшим лаборантом, инженером, научным сотрудником, и.о. заместителя начальника сектора. В 1955-64 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИТФ заместителем начальника сектора - начальником отдела, начальником теоретического отдела. В 1964-2004 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), занимая должности: начальник отдела, начальник лаборатории, начальник научно-исследовательского отдела, главный научный сотрудник.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1956 г.), орден Октябрьской Революции (1984 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Доктор физико-математических наук, профессор.

Лауреат Ленинской премии 1962 г. за вклад в разработку ядерного боеприпаса.



НИКИТИН Алексей Федорович
род. 31.01.1932 г., г. Ленинград (С.-Петербург)
Специалист в области создания бортовой
аппаратуры контроля ЯБП
и систем регистрации ядерных взрывов

В 1954 г. окончил Московский энергетический институт. Во ВНИИА работал с 1955 г. по 2005 г., прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательской лаборатории (с 1992 по 2005 г. возглавлял профсоюз ВНИИА).

Награды: медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Лауреат Государственной премии СССР 1969 г. за участие в создании ударостойкой автономной регистрирующей аппаратуры для ракет с подводным участком траектории.



НОВИКОВ Валерий Андреевич

*14.07.1937 г., с. Горлово Горловского р-на
Рязанской обл. - 10.07.2006 г., Москва*

Специалист в области создания регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1963 г. окончил Всесоюзный заочный энергетический институт. В 1955-61 гг. работал на предприятии п/я 1395 (г. Москва) техником, старшим техником, инженером. В 1961-2002 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), занимая должности: слесарь-электромонтажник, инженер, старший инженер, начальник группы, начальник лаборатории, старший научный сотрудник, начальник научно-исследовательской лаборатории, начальник группы, ведущий инженер-исследователь.

Награды: медали «За трудовую доблесть», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат премии Совета Министров СССР 1986 г. за разработку и внедрение в производство новой полигонной измерительной аппаратуры.



НОВИКОВ Павел Иванович

*25.06.1910 г., дер. Михалково Кунцевского р-на
Московской обл. - дата смерти неизв.*

Специалист в области изготовления автоматики ЯБП

В 1943-72 гг. работал во ВНИИА старшим мастером слесарно-сборочного участка, старшим инженером механической макетной мастерской.

Награды: орден Ленина (1955 г.), медали.



НОВИНСКИЙ Борис Серафимович

*род. 24.06.1937 г., с. Платоновка
Ханкайского р-на Приморского края*
Специалист в области разработки систем
подрыва и нейтронного инициирования ЯЗ

В 1960 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. С 1960 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника конструкторского отдела, в настоящее время - главный специалист.

Награды: орден «Знак Почета» (1976 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы», звание «Заслуженный конструктор Российской Федерации» (2002 г.).

Доктор технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1984 г. за разработку блоков автоматики для ядерных артиллерийских снарядов.



ОВСЯННИКОВ Станислав Борисович

*30.09.1924 г., ст. Таловая Таловского р-на
Воронежской обл. - 24.12.1993 г., Москва*

Специалист в области разработки
электровакуумных приборов для ЯБП

В 1952 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1952-86 гг. работал в НИИВТ им. С.А.Векшинского, прошел путь от инженера до начальника отдела. В 1986-93 гг. работал во ВНИИА в должностях начальника научно-исследовательского отдела, начальника лаборатории.

Награды: орден Славы III степени (1944 г.), орден Отечественной войны I степени (1945 г.), орден Ленина (1962 г.), орден «Знак Почета» (1976 г.), медали «За отвагу», «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за разработку первой системы подрыва с внешним нейтронным источником.



ПАВЛОВ Александр Петрович

12.08.1912 г., С.-Петербург - дата смерти неизв.
Специалист в области создания автоматики ЯБП

В 1940 г. окончил Военно-механический институт. В 1929-48 гг. работал на предприятиях Наркомата боеприпасов в Москве и Ленинграде. В 1948-58 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ в должностях руководителя группы, начальника отдела. В 1958-72 гг. работал в ПГУ и 5 ГУ МСМ в должностях референта, заместителя начальника отдела. В 1972-87 гг. работал во ВНИИА в должностях ученого секретаря, старшего научного сотрудника.

Награды: три ордена Трудового Красного Знамени (1944, 1951, 1954 гг.), орден Отечественной войны II степени (1945 г.), орден Ленина (1956 г.), медали «За оборону Москвы», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы», «За трудовую доблесть».

Кандидат технических наук.

Лауреат двух Государственных премий СССР (1946, 1954 гг.) за разработку контактно-взрывательных устройств, приборов и стендов для ряда первых образцов ЯБП.



ПАВЛОВ Николай Иванович

17.12.1914 г., Москва - 19.03.1990 г., Москва
Специалист в области создания ЯЗ и ЯБП

В 1936 г. окончил Московский институт инженеров общественного питания. В 1938 г. был направлен на работу в НКВД, где прошел путь от рядового сотрудника до начальника областного управления. С 1946 г. - в атомном проекте: уполномоченный СМ СССР при Лаборатории №2, заместитель начальника ПГУ (с 1949 г.), первый заместитель начальника ПГУ (с 1950 г.). В 1953-64 гг. - заместитель начальника, начальник Главного управления разработки и испытаний ЯБП МСМ. В 1964-87 гг. - директор ВНИИА.

Награды: звание Героя Социалистического Труда (1956 г.), орден «Знак Почета» (1941 г.), три ордена Красной Звезды (1943, 1944,

1954 гг.), орден Отечественной войны I степени (1945 г.), орден Отечественной войны II степени (1947 г.), три ордена Ленина (1949, 1954, 1956 гг.), орден Трудового Красного Знамени (1976 г.), орден Октябрьской Революции (1981 г.), медали «За отвагу», «За оборону Москвы», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За боевые заслуги», «30 лет Советской Армии и Флота», «40 лет Вооруженных Сил СССР», «За безупречную службу» I степени, «20 лет Победы в Великой Отечественной войне», «50 лет Вооруженных Сил СССР», «За воинскую доблесть. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «30 лет Победы в Великой Отечественной войне», «Ветеран Вооруженных Сил СССР», «60 лет Советской Армии и Флота».

Генерал-лейтенант.

Внес значительный вклад в организацию в стране атомной отрасли. Лауреат Государственной премии СССР 1951 г. и Ленинской премии 1962 г. за участие в разработке и испытаниях ядерного оружия.



ПЕЛЕВИН Николай Васильевич

13.12.1908 г., Москва - 15.05.1995 г., Москва
Специалист в области создания систем подрыва
и нейтронного инициирования ЯЗ

В 1933 г. окончил Всесоюзный институт кожевенной промышленности. В 1933-39 гг. работал в инженерных должностях на предприятиях Москвы и г. Свердловска. В 1939-84 гг. работал во ВНИИА в должностях: ведущего инженера-конструктора, начальника конструкторского отдела.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1962 г.), орден Октябрьской Революции (1971 г.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за участие в разработке первой системы подрыва с внешним нейтронным источником. Лауреат Ленинской премии 1960 г. за разработку системы подрыва и нейтронного инициирования ЯЗ для межконтинентальной баллистической ракеты Р-7.



ПЕРВУШИН Владимир Петрович
род. 19.03.1935 г., г. Файзабад Таджикской ССР
Специалист в области
контрольно-измерительной аппаратуры

В 1958 г. окончил Московский авиационный институт. В 1958-69 гг. работал на предприятиях атомной отрасли, в 1969-76 гг. - в МСМ референтом по вопросам микроэлектроники. В 1976-81 гг. работал во ВНИИА в должности заместителя главного конструктора.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1976 г.), медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Лауреат Государственной премии СССР 1983 г. за разработку и внедрение в производство и эксплуатацию автоматизированной системы контроля ЯБП.



ПЕРЕРУШЕВ Сергей Гаврилович
18.02.1912 г., г. Тула - 08.01.1973 г., Москва
Специалист в области создания ЯБП

В 1938 г. окончил Военно-механический институт. В 1938-55 гг. работал на предприятиях г. Ленинграда и Московской обл. В 1955-73 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от ведущего конструктора до первого заместителя начальника - главного инженера предприятия (1965-69 гг.).

Награды: орден «Знак Почета» (1942 г.), орден Отечественной войны II степени (1944 г.), орден Ленина (1966 г.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За оборону Москвы», «В память 800-летия Москвы», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Лауреат Государственной премии СССР 1943 г., лауреат Ленинской премии 1960 г. за участие в разработке ЯБП для межконтинентальной баллистической ракеты Р-7.



ПЕСКАРЕВ Виктор Анатольевич
*15.01.1931 г., г. Торжок Калининской обл. -
2000 г., Москва*

Специалист в области создания ЯБП

В 1955 г. окончил Московский авиационный институт. В 1955-92 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника конструкторской бригады.

Награды: орден «Знак Почета» (1978 г.), медали «За трудовую доблесть», «Ветеран труда».

Лауреат Государственной премии СССР 1986 г. за участие в создании и освоении серийного производства ракетного противолодочного комплекса ВМФ.



ПЕТРОВ Анатолий Александрович
05.05.1936 г., Москва - 01.10.2011 г., Москва

Специалист в области создания
электрохимических приборов автоматики ЯБП

В 1959 г. окончил Московский энергетический институт. В 1959-2004 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательского отдела.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1976 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «За спасение погибавших», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1979 г. за создание и освоение в серийном производстве ЯБП для торпедного оружия.

ПЕТРОВ Николай Иванович
05.05.1922 г., Москва - дата смерти неизв.
Специалист в области изготовления
автоматики ЯБП

В 1949-81 гг. работал во ВНИИА слесарем-сборщиком, слесарем-электромонтажником.

Награды: орден Ленина (1956 г.).



ПОДДЕРЕГИН Юрий Николаевич
род. 12.12.1935 г., Москва
Специалист в области создания ЯБП

В 1960 г. окончил Московский авиационный институт. В 1960-2010 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до заместителя начальника подразделения, главного специалиста по специальной безопасности.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1976 г.), орден Октябрьской Революции (1985 г.), медали «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии РФ 1999 г. за создание и внедрение принципиально новых приборов для повышения безопасности ЯБП.



ПОЛУНИН Алексей Иванович
08.04.1937 г., дер. Маликово
Краснозороенского р-на Орловской обл. -
30.04.1989 г., Москва
Специалист в области изготовления
регистрирующей аппаратуры
для физических измерений

В 1954-59 гг. работал токарем завода №500 (п/я 75). В 1959-66 гг. работал токарем Специального конструкторского бюро Института органической химии АН СССР. В 1966-69 гг. - слесарем механосбо-

рочных работ ВНИИ оптико-физических измерений. В 1969-89 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА) токарем 7 разряда, токарем-бригадиром 8 разряда.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1974 г.), медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Лауреат Государственной премии СССР 1984 г. за изготовление аппаратуры для разработки специальной технологии проведения ядерных экспериментов.



ПРЕДИН Борис Александрович

02.05.1927 г., г. Котельнич Кировской обл. -

14.01.1985 г., Москва

Специалист в области создания регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1956 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1946-48 гг. работал техником-радиостом НИИ-160 (г. Фрязино Московской обл.). В 1948-55 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ в должностях: старший лаборант, техник, инженер. В 1955-66 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИТФ в должностях: заведующий лабораторией, заместитель начальника сектора. В 1966-85 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА) в должностях: и.о. начальника лаборатории, начальник лаборатории, и.о. начальника отдела, начальник отдела, заместитель главного конструктора - начальник научно-исследовательского отдела (с 1979 г.), первый заместитель главного конструктора - начальник научно-исследовательского отдела (с 1983 г.).

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1976 г.), медали «За трудовую доблесть», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Доктор технических наук.

Лауреат Ленинской премии 1964 г. за участие в разработке ЯБП для торпеды, лауреат Государственной премии СССР 1985 г. за создание специального измерительного комплекса для ядерных испытаний.



ПТИЦЫН Леонид Васильевич
28.02.1903 г., Москва - дата смерти неизв.
Специалист в области разработки ЯБП

В 1932 г. окончил Московский государственный электромашиностроительный институт. В 1919-34 гг. работал на предприятиях г. Киева, г. Севастополя, г. Тамбова. В 1934-43 гг. работал в инженерных должностях на предприятиях Москвы. В 1943-67 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до ведущего конструктора.

Награды: два ордена Трудового Красного Знамени (1954, 1966 гг.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за участие в разработке первой системы подрыва ЯЗ с внешним нейтронным источником.



РАДЧЕНКО Александр Александрович
род. 03.10.1932 г., Москва
Специалист в области разработки ЯБП

В 1956 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. С 1956 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера до первого заместителя главного конструктора, с 2007 г. - советник главного конструктора.

Награды: орден Октябрьской Революции (1976 г.), медали «За трудовую доблесть», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «300 лет Российскому Флоту», звание «Заслуженный конструктор Российской Федерации» (1995 г.).

Лауреат Государственной премии СССР 1979 г. за создание и освоение в серийном производстве ЯБП для ВМФ.



РЕЗНИКОВ Леонид Насонович

*род. 30.03.1933 г., с. Зеленополье
Розовского р-на Запорожской обл.*

Специалист в области создания регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1962 г. окончил Горьковский политехнический институт. В 1952-68 гг. работал на предприятии п/я Г4598 (г. Горький), где прошел путь от техника до начальника лаборатории. В 1968-2002 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), занимая должности: ведущий инженер, начальник лаборатории, начальник научно-исследовательской лаборатории, старший научный сотрудник.

Награды: медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1989 г. за разработку аналого-цифрового регистратора для систем физических измерений.



РОГАЧЕВ Алексей Петрович

род. 01.09.1944 г., Москва

Специалист в области создания регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1968 г. окончил Московский инженерно-физический институт. С 1968 г. по настоящее время работает в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА). Прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательского отдела, с 2012 г. - главный специалист.

Награды: медали ордена «За заслуги перед Отечеством» I и II степени, медаль «В память 850-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат премии Правительства РФ 2009 г. за разработку и создание аппаратуры для неядерных взрывных экспериментов.



РОМАНОВ Иван Данилович

*24.04.1925 г., дер. Вихоры Михневского р-на
Московской обл. - 11.03.1979 г., Москва*

Специалист в области разработки приборов
и систем автоматики ЯБП

В 1970 г. окончил Московский станкоинструментальный институт. В 1942-49 гг. работал на предприятиях г. Москвы. В 1949-79 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера-конструктора до заместителя главного конструктора.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1960 г.), орден Октябрьской Революции (1976 г.), медали «За трудовую доблесть», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Лауреат Государственной премии СССР 1969 г. за разработку и внедрение специальной автоматизированной системы для контроля ЯБП и Государственной премии СССР 1979 г. за создание ЯБП для торпедного и ракетного оружия ВМФ.



РУБЦОВА Галина Сергеевна

род. 30.12.1936 г., г. Петрозаводск

Специалист в области разработки ЯБП

В 1960 г. окончила Московский авиационный институт. С 1960 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошла путь от инженера до старшего научного сотрудника-заместителя начальника подразделения, в настоящее время - главный специалист по проектированию специзделий.

Награды: орден «Знак Почета» (1976 г.), орден Трудового Красного Знамени (1983 г.), медали «За освоение целинных земель», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы», «300 лет Российскому Флоту».

Лауреат премии Правительства РФ 1995 г. за работу по созданию, серийному освоению и оснащению Вооруженных Сил комплексом средств защиты ЯБП от несанкционированного применения.



РЫБАК Вячеслав Васильевич

31.07.1950 г., Москва - 26.10.2005 г., Москва
Специалист в области разработки регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1973 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1972-2005 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), прошел путь от радиомонтажника до начальника научно-исследовательского отдела цифрового приборостроения.

Лауреат Государственной премии СССР 1989 г. за разработку аналого-цифрового регистратора для систем физических измерений.



РЫЖКОВ Николай Иванович

*1908 г., г. Дубровка Орловской обл. -
дата смерти неизв.*

Специалист в области производства автоматики ЯБП

В 1951 г. окончил Московский авиационный институт. В 1925-49 гг. работал на предприятиях г. Москвы. В 1949-58 гг. работал во ВНИИА, занимал должности: заместителя главного инженера, начальника производства.

Награды: орден «Знак Почета» (1955 г.).

Лауреат Государственной премии СССР 1954 г.



САРАТОВСКИЙ Сергей Васильевич
27.05.1914 г., Москва - 25.11.1982 г., Москва
Специалист в области технологии ЯБП

В 1933-82 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от конструктора до первого заместителя главного инженера по новой технике и технологии.

Награды: два ордена Ленина (1955, 1971 гг.), орден «Знак Почета» (1945 г.), два ордена Трудового Красного Знамени (1953, 1962 гг.), медали «За оборону Москвы», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «Ветеран труда», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «В память 800-летия Москвы», «30 лет Победы в Великой Отечественной войне».

Лауреат Государственной премии СССР 1952 г. за создание нового самолетного оборудования.



САФРОНОВ Евгений Алексеевич
22.02.1916 г., Москва - 18.06.1992 г., Москва
Специалист в области разработки ЯБП

В 1940 г. окончил Московский авиационный институт. В 1932-45 гг. работал на предприятиях г. Москвы. В 1945-86 гг. работал во ВНИИА в должностях: ведущего конструктора, начальника конструкторского отдела.

Награды: орден «Знак Почета» (1950 г.), орден Октябрьской Революции (1971 г.), орден Трудового Красного Знамени (1977 г.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Кандидат технических наук.

Лауреат Ленинской премии 1960 г. за участие в разработке ЯБП для первой межконтинентальной баллистической ракеты Р-7.



СБИТНЕВ Евгений Александрович

*род. 01.10.1927 г., дер. Лопатино
Брейтовского р-на Ярославской обл.*
Специалист в области разработки систем
подрыва и нейтронного инициирования ЯЗ

В 1950 г. окончил Московский государственный университет им. М.В.Ломоносова. В 1951-55 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ в должностях от старшего лаборанта до старшего инженера. С 1955 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от ведущего инженера до первого заместителя главного конструктора (с 1970 г.), с 2007 г. - научный руководитель по направлению систем электрического и нейтронного инициирования.

Награды: два ордена «Знак Почета» (1954, 1962 гг.), орден Ленина (1976 г.), медали «Ветеран труда», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «В память 850-летия Москвы», звание «Заслуженный деятель науки РФ» (1998 г.).

Доктор технических наук, профессор.

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за разработку первой системы подрыва ЯЗ с внешним нейтронным источником, лауреат Ленинской премии 1960 г. за разработку унифицированных систем инициирования, лауреат Государственной премии СССР 1972 г. за создание и серийное освоение системы инициирования зарядов с принципиально новым электрическим детонатором.



СЕМЕНОВ Сергей Федорович
*30.10.1930 г., г. Гороховец Ивановской обл. -
10.02.2010 г., Москва*

Специалист в области электронного
приборостроения и физических измерений

В 1954 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1954-55 гг. работал инженером кафедры электрофизических установок МИФИ, в 1955 г. работал старшим инженером НИАТ МАП. В 1956-59 гг. учился в очной аспирантуре Института химической физики АН СССР, в 1959-61 гг. работал младшим научным сотрудником, затем - старшим инженером ИХФ АН СССР. В 1961-94 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), занимая должности: старший инженер, начальник лаборатории, ведущий научный сотрудник специализированного научно-исследовательского отдела.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1971 г.), медали «За трудовую доблесть», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Кандидат физико-математических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1980 г. за обеспечение физических измерений при испытаниях ЯЗ.



СИНИЙ Леонид Леонидович
*род. 01.01.1939 г., г. Тамань Темрюкского р-на
Краснодарского края*

Специалист в области электрофизики
и физических измерений

В 1961 г. окончил Московский авиационный институт. В 1962-65 гг. учился в аспирантуре Московского областного педагогического института им. Н.К.Крупской, в 1962-67 гг. работал там же, в научно-исследовательском секторе МОПИ, занимая последовательно должности: инженер, старший инженер, старший научный сотрудник. С 1967 г. по 2011 г. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), занимая должности: старший научный сотрудник, начальник лаборатории, и.о. начальника

отдела, начальник отдела, заместитель главного конструктора - начальник отделения (с 1986 г.), главный научный сотрудник - научный руководитель ИЦ ЭМС (с 2000 г.), советник директора (с 2006 г.), главный специалист (с 2009 г.).

Награды: орден «Знак Почета» (1982 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «В память 850-летия Москвы».

Доктор технических наук, профессор.

Лауреат премии Правительства РФ 1996 г. за испытания корабельных комплексов управления и вооружения на спецвоздействия.



СИЯЛКО Владимир Васильевич

*24.06.1932 г., дер. Ваятино Шаховского р-на
Московской обл. - 02.04.1991 г., Москва*

Специалист в области испытаний ЯБП

В 1955 г. окончил Московский электротехнический институт связи. В 1956-88 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до главного инженера военно-сборочной бригады, полковник.

Награды: орден «Знак Почета» (1968 г.), медали «За безупречную службу» I - III степени, «40 лет Вооруженных Сил СССР», «20 лет Победы в Великой Отечественной войне», «50 лет Вооруженных Сил СССР», «За воинскую доблесть. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «60 лет Вооруженных Сил СССР», «70 лет Вооруженных Сил СССР».

Лауреат Государственной премии СССР 1979 г. за создание и освоение в серийном производстве ЯБП для торпедного и ракетного оружия ВМФ.



СЛАВНОВ Юрий Константинович
род. 31 мая 1938 г., г. Сталинград (Волгоград)
Специалист в области создания регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1961 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1961-2012 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательской лаборатории электронно-оптических средств регистрации. С 2011 г. - главный специалист.

Награды: орден Почета (2000 г.), медали «За освоение целинных земель», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «За трудовую доблесть», «Ветеран труда».

Лауреат Государственной премии СССР 1985 г. за участие в разработке и внедрении в практику физизмерений регистратора в составе автоматизированного испытательного комплекса.



СЛЮСАРЕВ Олег Васильевич
род. 26.03.1937 г., Москва
Специалист в области создания электромеханических приборов ЯБП

В 1960 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. В 1960-2001 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника конструкторского отдела.

Награды: медали «За трудовую доблесть», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат премии Правительства РФ 1996 г. за создание многофункционального ЯБП для торпедного оружия.



СМИРНОВ Герман Алексеевич
род. 18.12.1937 г., г. Королев Московской обл.
Специалист в области разработки ЯБП,
систем нейтронного инициирования
и средств регистрации ядерных взрывов

В 1960 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. С 1960 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера до главного конструктора - первого заместителя директора.

Награды: орден «Знак Почета» (1969 г.), орден Ленина (1982 г.), орден «За заслуги перед Отечеством» IV степени (2008 г.), медали «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы», «300 лет Российскому Флоту», звание «Заслуженный конструктор РФ» (1998 г.).

Доктор технических наук, профессор.

Лауреат Государственной премии РФ 1996 г. за создание принципиально нового вида универсальных ЯБП повышенной безопасности для ракетного и торпедного оружия ВМФ.



СОВЕТКИН Юрий Федорович
18.06.1932 г., г. Абдулино Оренбургской обл. -
03.06.1989 г., Москва

Специалист в области материаловедения
систем автоматики ЯБП

В 1956 г. окончил Московский энергетический институт. В 1956-89 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до заместителя главного конструктора.

Награды: орден «Знак Почета» (1971 г.), орден Трудового Красного Знамени (1982 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1987 г. за работы по созданию систем инициирования повышенной стойкости к поражающим факторам ядерного взрыва.



СТЕПАНОВ Борис Михайлович

24.05.1910 г., г. С.-Петербург -

24.06.1990 г., Москва

Специалист в области ядерной физики
и измерительных систем в электровакуумной
и импульсной технике

В 1935 г. окончил Ленинградский физико-механический институт. В 1935-60 гг. работал в Институте химической физики АН СССР, прошел путь от инженера до начальника электровакуумной лаборатории. В 1960-65 гг. был директором и научным руководителем НИИИТ (в настоящее время ВНИИА). В 1965-83 гг. работал директором ВНИИ оптико-физических измерений.

Награды: звание Героя Социалистического Труда (1980 г.), орден Красной Звезды (1944 г.), орден «Знак Почета» (1953 г.), орден Трудового Красного Знамени (1954 г.), три ордена Ленина (1956, 1962, 1980 гг.), орден Октябрьской Революции (1971 г.), медали «За оборону Ленинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», звание «Заслуженный деятель науки и техники РСФСР» (1970).

Доктор физико-математических наук, профессор.

Лауреат двух Государственных премий СССР (1951, 1953 гг.) и Ленинской премии 1963 г. за участие в создании методов и аппаратуры для регистрации ядерных взрывов в атмосфере, а также за участие в разработке широкого спектра приборов для штатных измерений при проведении полигонных испытаний ЯО.



СТОЛЯРОВ Олег Александрович
род. 31.07.1932 г., г. Днепропетровск
Специалист в области создания регистрирующей
аппаратуры для физических измерений

В 1956 г. окончил Московский энергетический институт. В 1956-68 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИТФ, занимая должности: старший техник, инженер, начальник группы, начальник отдела. В 1968-77 гг. работал во ВНИИ химической технологии, занимая должности: начальник лаборатории, начальник отдела. В 1977-86 гг. работал во ВНИИ физических приборов, занимая должности: начальник отдела, заместитель директора - первый заместитель главного конструктора. В НИИИТ (в настоящее время ВНИИА) работал с 1986 по 2008 г., занимая должности: заместитель главного конструктора - начальник отделения, генеральный директор ГУДП «НИИИТ-Сигма», начальник лаборатории комплексных испытаний и стендового обслуживания.

Награды: медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1971 г. за участие в разработке и внедрении комплекса специальных приборов. Лауреат премии Правительства РФ 1999 г. за создание и внедрение в России системы метрологического обеспечения в сейсмометрии.



ТАРАСОВ Михаил Семенович

07.11.1917 г., г. Руза Московской обл. -

30.01.1999 г., Москва

Специалист в области разработки систем
инициирования ЯЗ и средств регистрации
ядерных взрывов

В 1956 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1947-67 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ, прошел путь от лаборанта до начальника лаборатории. В 1967-87 гг. работал во ВНИИА, занимал должности начальника научно-исследовательской лаборатории и заместителя главного конструктора.

Награды: орден Красной Звезды (1943 г.), орден Трудового Красного Знамени (1979 г.), орден Отечественной войны II степени (1985 г.), медали «За боевые заслуги», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «20 лет Победы в Великой Отечественной войне», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «30 лет Победы в Великой Отечественной войне», «40 лет Победы в Великой Отечественной войне».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за разработку первой системы подрыва с внешним нейтронным источником, лауреат Ленинской премии 1960 г. за создание новых эффективных приборов инициирования ЯЗ.



ТЕЛЬНОВ Юрий Яковлевич

30.03.1937 г., Москва - 14.06.1989 г., Москва

Специалист в области разработки регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1960 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1960-71 гг. работал в Физическом институте им. Лебедева АН СССР в лаборатории электронов высоких энергий инженером, младшим научным сотрудником. В 1971-89 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), занимая должности: старший научный сотрудник, и.о. начальника лаборатории, начальник научно-исследовательской лаборатории.

Награды: медаль «Ветеран труда».

Кандидат физико-математических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1982 г. за разработку и внедрение приборов для регистрации процессов при полигонных испытаниях ЯЗ.



ТЕРЕНТЬЕВ Николай Иванович

род. 03.06.1947 г., г. Ярославль

Специалист в области разработки регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1971 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1971-74 гг. работал инженером во ВНИИ радиационной техники. В 1974-2005 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), занимая должности: инженер, старший научный сотрудник, начальник лаборатории стандартизованных методик физизмерений, начальник научно-исследовательской лаборатории, ведущий научный сотрудник.

Кандидат технических наук.

Лауреат премии Совета Министров СССР 1986 г. за разработку алмазных дозиметров.



ТЕРЛЕЦКИЙ Николай Александрович

28.04.1908 г., г. Рыльск Курской обл. -

1989 г., Москва

Специалист в области создания ЯЗ

В 1930 г. окончил Воронежский технологический институт пищевой промышленности. В 1930-48 гг. работал в инженерных должностях на предприятиях г. Воронежа и г. Москвы. В 1948-58 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ, прошел путь от инженера-конструктора до заместителя начальника сектора. В 1958-72 гг. работал во ВНИИА, занимал должности ведущего конструктора, начальника отдела, ученого секретаря.

Награды: орден Красной Звезды (1944 г.), три ордена Ленина (1949, 1954, 1956 гг.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «В память 800-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат трех Государственных премий СССР (1949, 1951, 1953 гг.) за творческий вклад в разработку конструкций атомных и термоядерных зарядов.



ТИМАКОВ Иван Алексеевич

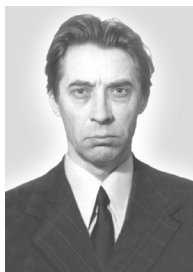
21.05.1914 г., Москва - 09.11.1981 г., Москва

Специалист в области создания ЯБП

В 1937 г. окончил Московский энергетический институт. В 1937-57 гг. работал на предприятиях Министерства судостроительной промышленности. В 1957-81 гг. работал во ВНИИА в должности начальника конструкторской бригады.

Награды: орден Отечественной войны I степени, медали «За трудовое отличие», «За оборону Севастополя», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Лауреат Государственной премии СССР 1946 г. за вклад в работу по модернизации антенной корабельной противолодочной мины со стальными антеннами и программной аппаратурой «Блок».



ТОЛЧЕНОВ Юрий Михайлович
10.04.1929 г., Москва - 09.09.1996 г., Москва
Специалист в области электровакуумного
приборостроения

В 1953 г. окончил Московский государственный университет им. М.В.Ломоносова. В 1954-92 гг. работал в НИИ вакуумной техники, прошел путь от инженера до начальника лаборатории. В 1992-96 гг. работал во ВНИИА в должности ведущего научного сотрудника.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1963 г.).

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1971 г. за разработку и внедрение новых методов контроля технологических процессов, обеспечивающих регистрацию ядерных частиц для регулирования технологических процессов при производстве ядерного топлива.



ТРЕФИЛОВ Владимир Яковлевич
05.03.1922 г., г. Чита - 07.09.1982 г., Москва
Специалист в области создания
систем подрыва ЯЗ

В 1955 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1955-82 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника лаборатории.

Награды: орден «Знак Почета» (1962 г.), орден Трудового Красного Знамени (1981 г.), медали «За отвагу», «За оборону Сталинграда», «30 лет Советской Армии и Флота», «20 лет Победы в Великой Отечественной войне», «50 лет Вооруженных Сил СССР», «30 лет Победы в Великой Отечественной войне», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Лауреат Государственной премии СССР 1972 г. за работы по созданию первых высокоэнергетических систем инициирования ЯЗ повышенной безопасности.



ФИЛЬЧЕНКО Владимир Николаевич

род. 27.01.1948 г., г. Оренбург

Специалист в области разработки ЯБП

В 1972 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. С 1972 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от младшего инженера до 1-го заместителя главного конструктора.

Награды: медали «За трудовую доблесть», «300 лет Российскому Флоту», «В память 850-летия Москвы», «Ю.А.Гагарин», медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Лауреат премии Правительства РФ 1995 г. за разработку многофункционального ЯБП для торпедного оружия.



ХАЙЛОВ Валерий Константинович

03.07.1941 г., Москва - 18.05.2004 г., Москва

Специалист в области разработки
систем подрыва ЯЗ

В 1965 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1965-2004 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до заместителя начальника отделения - начальника научно-исследовательского отдела.

Награды: медаль «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии РФ 1999 г. за создание и внедрение принципиально новых приборов для повышения безопасности ЯБП.



ХАНЫГИН Кирилл Дмитриевич
13.07.1926 г., Москва - 05.10.2002 г., Москва
Специалист в области разработки ЯБП

В 1952 г. окончил Московский авиационный технологический институт. В 1946-87 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от конструктора до начальника конструкторского отдела.

Награды: орден «Знак Почета» (1955 г.), орден Трудового Красного Знамени (1960 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда».

Лауреат Государственной премии СССР 1969 г. за участие в разработке ЯБП комплекса «Вихрь».



ХАПОВ Александр Сергеевич
род. 02.10.1952 г., с. Болиево
Мытищинского р-на Московской обл.
Специалист в области электровакуумного приборостроения

В 1976 г. окончил Московский инженерно-физический институт. С 1975 г. по настоящее время работает во ВНИИА, прошел путь от инженера до заместителя главного конструктора - руководителя НПЦ специальных электровакуумных приборов (с 2000 г.).

Награды: медаль «В память 850-летия Москвы».

Лауреат премии Правительства РФ 2003 г. за работы по созданию и серийному освоению унифицированной системы нейтронного инициирования для ЯБП всех классов.



ХЕЙФЕЦ Анатолий Бернадович
02.10.1925 г., Москва - 30.03.2007 г., Москва
Специалист в области электровакуумного
приборостроения

В 1956 г. окончил Московский вечерний машиностроительный институт. В 1945-86 гг. работал в НИИВТ им. С.А.Векшинского, прошел путь от токаря до начальника лаборатории. В 1986-2004 гг. работал во ВНИИА, занимал должности начальника лаборатории, ведущего научного сотрудника.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1955 г.), медали «В память 800-летия Москвы», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-45 гг.», «50 лет Победы в Великой Отечественной войне».

Кандидат технических наук.

Лауреат Ленинской премии 1962 г. за разработку и организацию промышленного производства специальных высоконадежных электровакуумных приборов для систем подрыва и нейтронного инициирования ЯЗ.



ХРОМОВ Сергей Александрович
01.10.1922 г., г. Оренбург -
19.05.2007 г., Москва
Специалист в области электронной техники
и приборостроения

В 1948 г. окончил Московский электротехнический институт связи. В 1948-64 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ, занимая должности: инженер-исследователь, старший инженер-исследователь, научный сотрудник, заместитель начальника отдела, заведующий лабораторией, начальник научно-исследовательского отдела. В 1964-89 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), занимая должности: начальник лаборатории, начальник научно-исследовательского отдела, старший научный сотрудник.

Награды: два ордена «Знак Почета» (1951, 1954 гг.), два ордена Трудового Красного Знамени (1955, 1976 гг.), орден Ленина (1962 г.), медаль «Ветеран труда».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. и Ленинской премии 1960 г. за работы в области радиотехники, высоковольтной импульсной техники и специальной аппаратуры.



ХУДЯКОВ Владимир Михайлович
*15.03.1914 г., г. Семенов Горьковской обл. -
1997 г., Москва*

Специалист в области разработки ЯЗ

В 1938-50 гг. работал на предприятиях Министерства авиационной промышленности. В 1950-63 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ, прошел путь от инженера-конструктора до начальника отдела. В 1963-78 гг. работал во ВНИИА начальником конструкторской бригады.

Награды: два ордена Трудового Красного Знамени (1954, 1956 гг.), орден Ленина (1961 г.), медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.».

Лауреат Ленинской премии 1962 г. за разработку самого мощного термоядерного заряда.



ЦВЕТКОВ Сергей Александрович
21.12.1946 г., Москва - 10.08.1998 г., Москва
Специалист в области разработки регистрирующей аппаратуры для физических измерений

В 1970 г. окончил Московский институт электронного машиностроения. В 1970-98 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), прошел путь от инженера до заместителя начальника отделения - начальника отдела.

Награды: медаль «В память 850-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1989 г. за разработку аналого-цифрового регистратора систем физических измерений.



ЧАХМАХСАЗЯН Екатерина Артемьевна

01.05.1915 г., г. Александрополь

(Ленинакан/Гюмри, Армения) -

дата смерти неизв.

Специалист в области разработки ЯЗ

В 1939 г. окончила Ленинградский политехнический институт. В 1939-51 гг. работала в инженерных должностях в различных организациях. В 1951-54 гг. работала старшим научным сотрудником РФЯЦ-ВНИИЭФ. В 1954-61 гг. работала ведущим инженером, старшим научным сотрудником ВНИИА. В 1962-63 гг. работала в Ленинградском политехническом институте. В 1963-93 гг. работала старшим научным сотрудником ВНИИА.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1955 г.), орден «Знак Почета» (1960 г.), медаль «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1953 г. за участие в разработке первых ЯЗ и первой водородной бомбы.



ЧЕРНИКОВ Владимир Иванович

род. 22.10.1939 г., свх. «Гагаринский»

Троекуровского р-на Липецкой обл.

Специалист в области создания аппаратуры
для физических измерений

В 1963 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1963-67 гг. работал в Союзном НИИ приборостроения в должности инженера. С 1967 г. по 2011 г. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА), прошел путь от старшего инженера до заместителя главного конструктора - начальника научно-производственного технологического отделения электровакуумного и полупроводникового приборостроения. С 2004 г. - ученый секретарь, с 2010 г. - ученый секретарь НТС.

Награды: медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «В память 850-летия Москвы», звание «Заслуженный конструктор РФ» (2000 г.).

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1985 г. за личный творческий вклад, активное участие во внедрении системы физизмерений в составе автоматизированного комплекса.



ЧИСТОВ Деокт Михайлович

род. 29.11.1927 г., г. Рыбинск Ярославской обл.

Специалист в области создания систем
нейтронного инициирования ЯЗ

В 1951 г. окончил Московский государственный университет им. М.В.Ломоносова. В 1952-55 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ в должностях от лаборанта до старшего инженера. В 1955-96 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от ведущего инженера до заместителя главного конструктора.

Награды: ордена «Знак Почета» (1962 г.), Октябрьской Революции (1971 г.), Ленина (1976 г.), медали «За трудовое отличие», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Лауреат Государственной премии СССР 1955 г. за создание и серийное освоение первой системы внешнего нейтронного инициирования ЯЗ. Лауреат Ленинской премии 1960 г. за участие в разработке унифицированных систем подрыва ЯЗ принципиально нового типа.



ЧУГУНОВ Сергей Сергеевич

08.09.1910 г., Москва - дата смерти неизв.

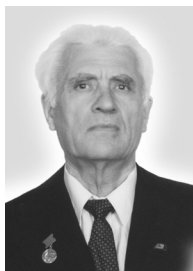
Специалист в области разработки
систем инициирования ЯЗ

В 1932 г. окончил Московский государственный университет им. М.В.Ломоносова. В 1932-48 гг. работал во Всесоюзном институте гидромашиностроения и Энергетическом институте АН СССР. В 1948-61 гг. работал в РФЯЦ-ВНИИЭФ, прошел путь от старшего научного сотрудника до начальника отдела экспертизы. В 1961-77 гг. работал во ВНИИА в должностях и.о. начальника отдела и начальником лаборатории.

Награды: орден Ленина (1949 г.), медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», «За трудовую доблесть», «В память 800-летия Москвы».

Кандидат технических наук.

Лауреат Государственной премии СССР 1949 г. за разработку системы инициирования заряда для атомной бомбы, лауреат Государственной премии СССР 1953 г. за разработку новых систем инициирования заряда для первой водородной бомбы.



ШЕВЧЕНКО Тарас Александрович

*06.04.1928 г., с. Свирнево Голованевского р-на
Одесской обл. (УССР) - 19.09.2006 г., Москва*

Специалист в области технологии
систем автоматики ЯБП

В 1955 г. окончил Московское высшее техническое училище им. Н.Э.Баумана. В 1955-2006 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до главного технолога - начальника конструкторско-технологического отдела (1983-2000 гг.).

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1975 г.), орден Ленина (1983 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 850-летия Москвы».

Лауреат Государственной премии СССР 1988 г. за участие в работах по созданию систем инициирования повышенной стойкости к поражающим факторам ядерного взрыва.



ШМАКОВ Михаил Лифантьевич

*29.12.1926 г., с. Мамоново Мыслянинского р-на
Новосибирской обл. - 07.02.2010 г., Москва*
Специалист в области физических измерений

В 1957 г. окончил Военно-инженерную академию им. В.В.Куйбышева. В 1943-87 гг. служил в рядах Вооруженных Сил, из них: в 1957-79 гг. - в в/ч 52605 (прошел путь от инженера до заместителя командира), в 1979-85 гг. - в в/ч 31600 (заместитель начальника управления), в 1985-87 гг. - командир в/ч 46179. В 1988-2005 гг. работал в НИИИТ (в настоящее время ВНИИА) в должностях старшего научного сотрудника и начальника научно-исследовательской лаборатории.

Награды: звание «Заслуженный деятель науки Казахской ССР» (1972 г.), орден Красной Звезды (1967 г.), орден Октябрьской Революции (1974 г.), два ордена Трудового Красного Знамени (1979, 1984 гг.), 14 медалей.

Кандидат технических наук. Генерал-майор.

Лауреат Государственной премии СССР 1977 г. за обеспечение испытаний ЯЗ.



ШУМИЛИН Владимир Дмитриевич

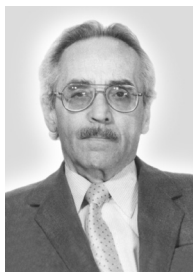
01.05.1928 г., Москва - 21.10.1988 г., Москва
Специалист в области разработки
систем подрыва ЯЗ

В 1958 г. окончил Московский инженерно-физический институт. В 1942-47 гг. работал киномехаником, в 1947-55 гг. - техником в РФЯЦ-ВНИИЭФ. В 1955-88 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от техника до начальника научно-исследовательского отдела.

Награды: орден «Знак Почета» (1960 г.), медали «За трудовую доблесть», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина».

Кандидат технических наук.

Лауреат Ленинской премии 1962 г. за разработку аппаратуры подрыва ЯЗ для проведения натурных испытаний.



ЭЙГ Лев Самуилович

14.12.1920 г., Москва - 05.08.1990 г., Москва

Специалист в области разработки
электровакуумных приборов

В 1948 г. окончил Московский государственный университет им. М.В.Ломоносова. В 1941-43 гг. работал на предприятиях МАП. В 1948-86 гг. работал в НИИВТ им. С.А.Векшинского инженером-физиком и начальником отдела. В 1986-90 гг. работал во ВНИИА в должности начальника научно-исследовательского отдела.

Награды: орден Трудового Красного Знамени (1955 г.), медали «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», «Ветеран труда», «В память 800-летия Москвы».

Доктор технических наук.

Лауреат Ленинской премии 1962 г. за разработку и организацию промышленного производства специальных высоконадежных электровакуумных приборов для систем подрыва и нейтронного инициирования ЯБП.



ЯЛЬЦЕВ Виталий Алексеевич

род. 25.04.1944 г., Свердловск (Екатеринбург)

Специалист в области разработки
систем подрыва ЯЗ

В 1968 г. окончил Московский институт стали и сплавов. В 1970-2006 гг. работал во ВНИИА, прошел путь от инженера до начальника научно-исследовательской лаборатории.

Награды: медаль «В память 850-летия Москвы».

Лауреат премии Правительства РФ 2003 г. за создание исследовательско-испытательного комплекса на основе взрывных ударных стендов для отработки боеприпасов различного назначения, в том числе ядерных, на воздействие интенсивных механических нагрузок.

Выражаем глубокую признательность президенту ОАО «Объединенная авиастроительная корпорация» Михаилу Аслановичу Погосяну, а также директору музея ОКБ им. А.И.Микояна Александру Владимировичу Горшкову и начальнику бюро Евгению Викторовичу Арсеньеву за большую помощь в подготовке раздела книги об Анатолии Васильевиче Ляпидевском.

ИСТОРИЯ ВНИИА В ЛИЦАХ

Том 2

Анатолий Васильевич ЛЯПИДЕВСКИЙ

Сергей Васильевич САРАТОВСКИЙ

Евгений Васильевич ЕФАНОВ

Николай Васильевич ПЕЛЕВИН

**Сотрудники ВНИИА - лауреаты премий
и кавалеры ордена Ленина**

**Под общей редакцией
д.э.н. С.Ю.Лопарева,
д.т.н., проф. Г.А.Смирнова**

**Ответственный редактор: Новикова Т.Г.
Редактор-корректор: Жукова А.В.
Подготовка оригинал-макета: Жуков Д.Ю.**

Подписано в печать 11.09.12. Формат 60х90/16
Бумага офсетная. Усл. печ. л. 12. Тираж 500 экз.

Заказ № 1265

Издательство по Атомной технике (ИздАТ)
123182, Москва, ул. Живописная, д. 46, тел. 8 (495) 625-30-90

Электронный вывод и печать в ППП «Типография «Наука»
121099, Москва, Шубинский пер., д. 6