



**661659 661660 661661**

**Аксенов, Станислав Николаевич.**

Иркутский авиационный завод. Страницы истории. 1957 - 2012 гг. /

С. Н. Аксенов. - Иркутск : Тип. "ИРКУТ", 2013. - 771 с.



Ан-12



Ан-24

Эта книга – продолжение труда Станислава Николаевича Аксёнова «Иркутский авиационный завод. История становления. 1932–1956 гг.», изданного в 2009 году. В ней рассказывается о развитии предприятия, освоении новых типов самолетов, трудовых буднях рабочих, инженеров, руководителей начиная с 1957 года по 2012-й включительно. Повествование построено на основе документов: приказов, распоряжений, докладов и газетных статей, но, тем не менее, отличается живостью. Отражает наиболее значимые события в истории Иркутского авиационного завода. Книга адресована широкому кругу читателей.

Перед вами книга, которая создавалась около пяти лет. Она охватывает большой период истории Иркутского авиационного завода: с 1957-го по 2012 год. 55 лет движения вперед. Более семисот страниц текста, сотни фотографий отражают целые эпохи развития предприятия.

В 50–60-е годы это запуск в серию десантно-транспортного самолета **Ан-12** и сверхзвукового бомбардировщика **Як-28**; ускорение жилищного строительства методом народной стройки и развитие социальных объектов; расширение объемов производства сельхозпродукции в подсобных хозяйствах завода.



*В цехе окончательной сборки*



*Улица Сибирских Партизан.*

*Строительство дома № 22, где будут размещены почта и библиотека. На заднем плане – переулок Пулковский и ясли № 2.*



*Митинг, посвященный передаче объектов строительства. На трибуне директор завода С. К. Иванченко.*



*Улица Новаторов, дом № 24б; слева школа № 60.  
Дома строятся на месте снесенных совхозных барачков и  
переезда.*



*Поточная линия изготовления стиральных досок.*



*Улица Жданова. Посадка акаций между 2-м и 3-м каменными домами. На заднем плане школа № 43.*



*Заводской поселок. Улица Муравьева.*



*Работники отдела № 12 на поле участка «Мегет».  
Задание – убрать 2 гектара картофеля.*



*Там, где кончается асфальт.*



*Авиамodelисты на старте.*



*Футбольная команда «Зенит».*

*Слева стоят: Е. Теорин, В. Тишин, И. Карнаухов, С. Губарев, В. Груничев, В. Каймонов, В. Коновалов. Сидят: Н. Ещенко, В. Волков, А. Самышкин. Команду тренировал Л. А. Пашков.*

Ключевое событие следующего десятилетия - серийное производство учебно-боевого истребителя **МиГ-23**. С 1970-го по 1978 год было выпущено 1008 этих самолетов! Начато освоение **МиГ-27**. Все было подчинено ритму производства: назначения руководителей, перемещение кадров, создание новых подразделений. Те же 70-е были отмечены всплеском непоказного, искреннего патриотизма. Заводская молодежь, активисты-комсомольцы зарабатывали деньги на субботниках для того, чтобы построить мемориал погибшим воинам-заводчанам.

МиГ-23УБ



МиГ-27





Большую роль в запуске новых типов самолетов, их модификаций играл *плазово-шаблонный цех № 25*.



*Цех № 75. Поточная линия изготовления детских санок.*

Изготовление товаров народного потребления занимало в те годы значительное место в объемах основного производства. И цехи, их изготавливающие, были оснащены робототехническими комплексами.

10 августа 1977 года на завод прибыл министр авиационной промышленности **Василий Александрович Казаков** в сопровождении генеральных конструкторов. В цехе № 5 министру показали процесс изготовления деталей из магниевых сплавов.



2 апреля 1978 года завод посетили Генеральный секретарь ЦК КПСС, Председатель Президиума Верховного Совета СССР **Леонид Ильич Брежнев** и министр обороны СССР **Дмитрий Федорович Устинов**. В цехах завода они



беседовали с рабочими, интересовались условиями труда, заработками, обеспеченностью жильем.



***Внедрение АСУП началось на ЭВМ «Минск».***

*Слева: А. Р. Бронер – начальник бюро, В. А. Киреев – начальник отдела № 30, Б. Г. Матвеев – инженер-электроник, В. К. Чижова – инженер АСУП, В. П. Шевченко, Н. П. Шевченко – электромеханики.*



***Оператор Е. Конюшкина ведет подготовку данных на перфоленте. Слева: Г. Власенко – начальник бюро. Перфоленту проверяют Л. Сосновская, Н. Ахонько.***

Областной комитет комсомола призывал молодежь на комсомольскую стройку. Байкало-Амурская магистраль считалась тогда основным ключом к заселению и освоению новых территорий с богатейшими природными кладовыми.

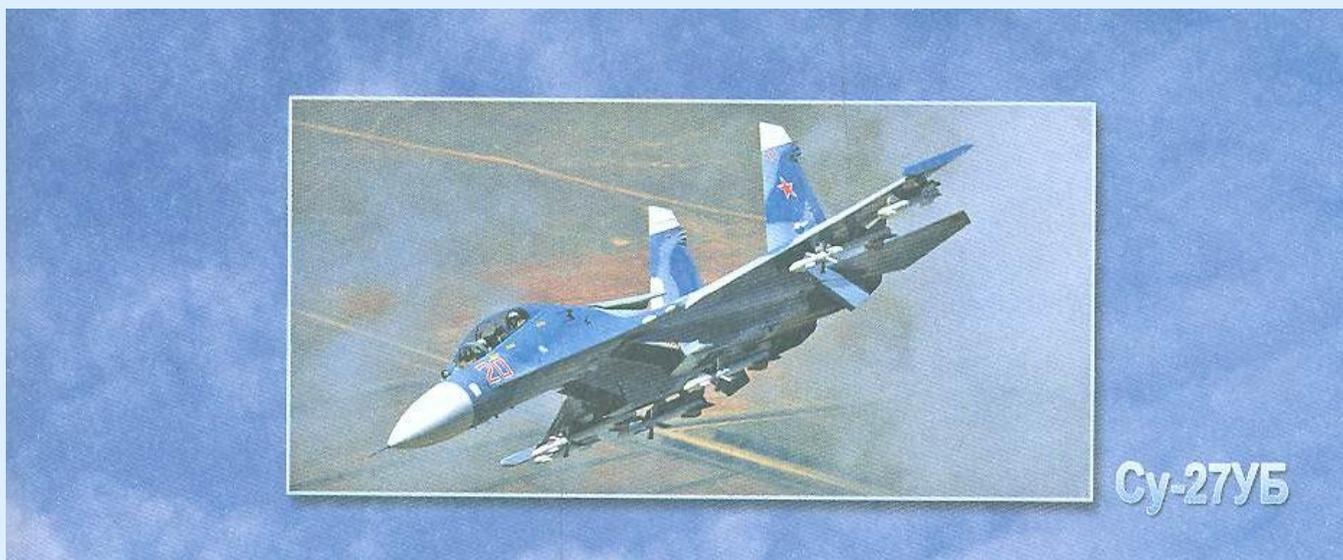
От коллектива завода изъявили желание поехать на стройку более 20 комсомольцев, но направление получили только 16 человек.

Через некоторое время на завод пришло письмо с БАМа:

*«Здравствуйте,  
дорогие  
заводчане!  
Примите привет  
из краев, не  
обжитых пока  
никем, от  
первых посланцев  
родного завода:*



*Михаила Халиулина, Светланы Прохоровой,  
Юрия Камышлова, Нины Шелехменкиной,  
Геннадия Бабарина...»* Так начиналось письмо нештатного корреспондента заводской газеты **М. Халиулина**. Вместе с ним он прислал свои первые корреспонденции о жизни на БАМе и фотографии.

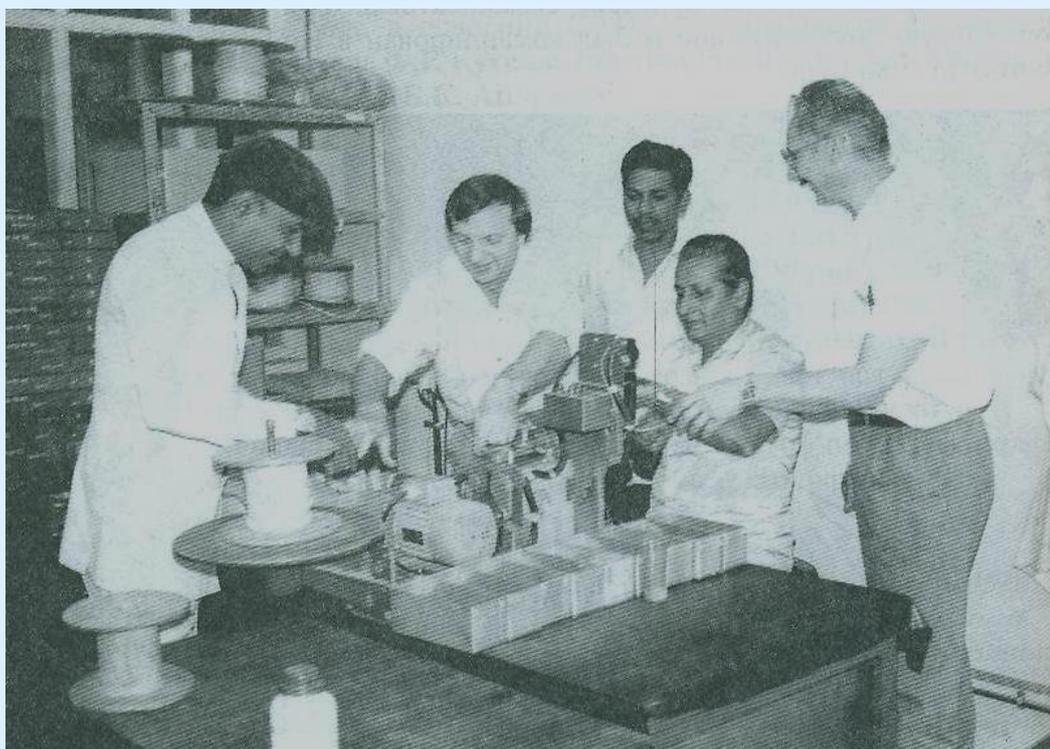


В 80-е, которые исторически уже носят название «годы застоя», завод не стоял на месте. Взлетали с аэродрома самолеты. В 1986 году был поднят первый заводской самолет семейства «Су» - Су-27УБ. Строились новые дома и улицы для авиастроителей.



*Ждут новоселов очередные блок-секции дома для малосемейных.*

Заводские специалисты активно включились в работу по обучению персонала корпорации HAL и постановке на лицензионное производство самолета МиГ-29МЛ в Индии.



*Занятия по нанесению маркировки и нарезке маркировочных бирок. Слева В. Т. Богатырев, В. И. Сиротинин*



*Бригада пайщиц, обучение которых проводили В. И. Сиротинин (слева) и В. Т. Богатырев.*

В соответствии с разработанным положением на заводе было внедрено несколько поточных линий и роботов-манипуляторов для изготовления товаров народного потребления. Их внедрение сократило трудоемкость и улучшило качество изготавливаемой продукции.



*С помощью такого робота-манипулятора изготавливали ложки.*



*Сборка посудомоечной машины. Слесарь-сборщик С. А. Коньшев.*

В августе 1986 года **коллектив пошивочной мастерской цеха № 37** стал лидером трудовой вахты. Бригада изготавливала палатки, рюкзаки, очень популярные в городе у любителей активного образа жизни.



*Пошивочная мастерская.*

*Работницы отдела № 12 на подготовке траншеи для прокладки телефонного кабеля.*



С 15 по 20 июня 1985 года на Байкале прошел IV чемпионат Иркутской области по дельтапланерному спорту. Команда завода в составе В. Б. Беякова, А. В. Криво, Г. А. Боброва заняла первое место. В личном зачете первым был Г. А. Бобров. Конечно, все они выступали на дельтапланах, изготовленных на заводе.



*Комсомольский парк* был излюбленным местом



отдыха заводчан. Там был установлен отлетающий свое самолет Ту-104, работали аттракционы.

Эпоха 90-х, мрачная для многих наших сограждан, также полно отражена в данной книге: перестройка, сложная финансовая обстановка и даже угроза закрытия предприятия. А вместе с тем, история про то, как на руинах советской промышленности выжил отдельно взятый завод, сохранив основной костяк коллектива, производственные площади. В 90-е был начат серийный выпуск самолетов **Су-30** и созданы его экспортные варианты; начато производство принципиально нового самолета-амфибии **Бе-200**. На нем были освоены многие новые для отечественного авиастроения технологии.

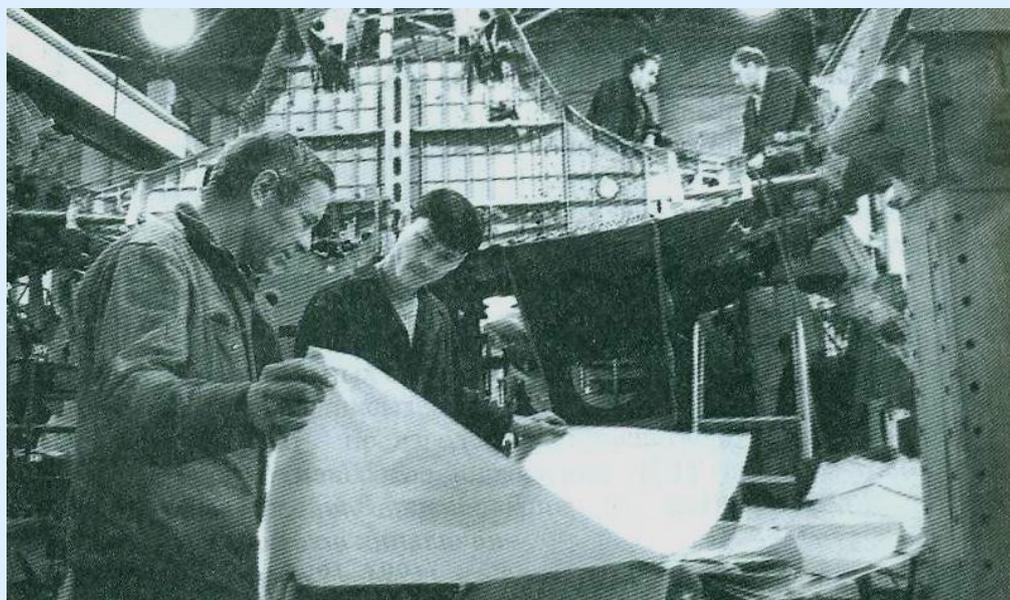


Су-30МК



Бе-200

Несмотря на все сложности, работа в цехах по изготовлению самолетов шла по графику.



*Участок сборки центроплана в цехе № 28. На первом плане  
Н. Д. Фетисов, Ю. А. Михалев.*

В 1990 году начато серийное производство пылесосов «Ракета-9В».



*Линия сборки и испытаний  
пылесоса.*



*Контрольный мастер  
И. В. Садовская принимает  
готовую продукцию.*

Продолжаются работы по запуску в производство самолетов-амфибий Бе-200. Сложность запуска этой машины для иркутских авиастроителей была в том, что приходилось строить самолет практически с нуля, так как опытных образцов в ОКБ не было изготовлено. В цехах отсутствовали необходимая оснастка и оборудование; многие детали и агрегаты планера подгонялись по месту, что осложняло контроль и приемку выполненных работ.

В 1995 году был собран в соответствии с техническими условиями и отправлен в Таганрог на статиспытания первый фюзеляж Бе-200; в 1997 году – на ресурсные испытания – второй.



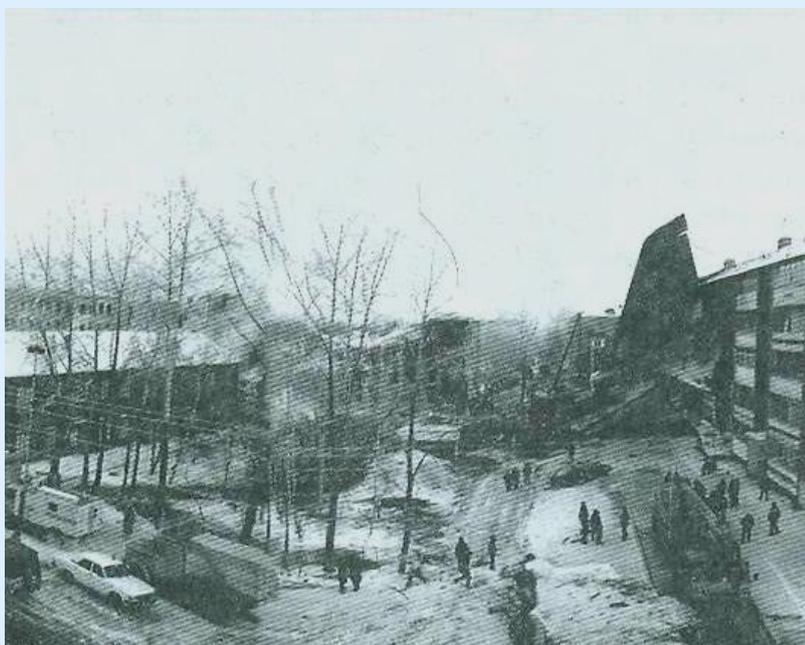
*Погрузка фюзеляжа Бе-200 в «Руслан».*

6 декабря 1997 года с аэродрома объединения в очередной рейс отправился самолет ВВС Ан-124 «Руслан», на борту которого находились два самолета Су-27УБК для Вьетнама, а также представители «Росвооружения», Уфимского моторостроительного объединения, представители «Карготранса» и четверо сотрудников нашего объединения.

Разбег и взлет «Руслана» проходили в норме. Пробежав дистанцию 1900 метров (длина полосы – 2,5 км), самолет оторвался от полосы и поднялся на высоту 64 метра. В этот момент начались сбои в работе двигателей.

Последовательно отказали три силовые установки. Полет продолжался на четвертом правом двигателе. «Руслан» с левым креном, зацепив крыши двухэтажных деревянных домов по ул. Мира, развернулся на 180°, упал в районе ул. Гражданской и Мира, разрушив часть дома № 45 по ул. Гражданской, правое крыло детского дома № 1, и загорелся.

Жители пострадавших домов и детского дома были эвакуированы, госпитализировано 14 человек с травмами различной степени тяжести. Аварийные и поисково-спасательные работы велись круглосуточно. Из-под обломков и завалов было извлечено 67 погибших...



С целью продвижения продукции ОАО «ИАПО» на внешних и внутренних рынках она была представлена на IV Международном авиакосмическом салоне «МАКС-99» в г. Жуковском 17-22 августа 1999 году.

На церемонии открытия авиакосмического салона присутствовал премьер-министр РФ **В. В. Путин**, который с интересом осмотрел выставку авиатехники.

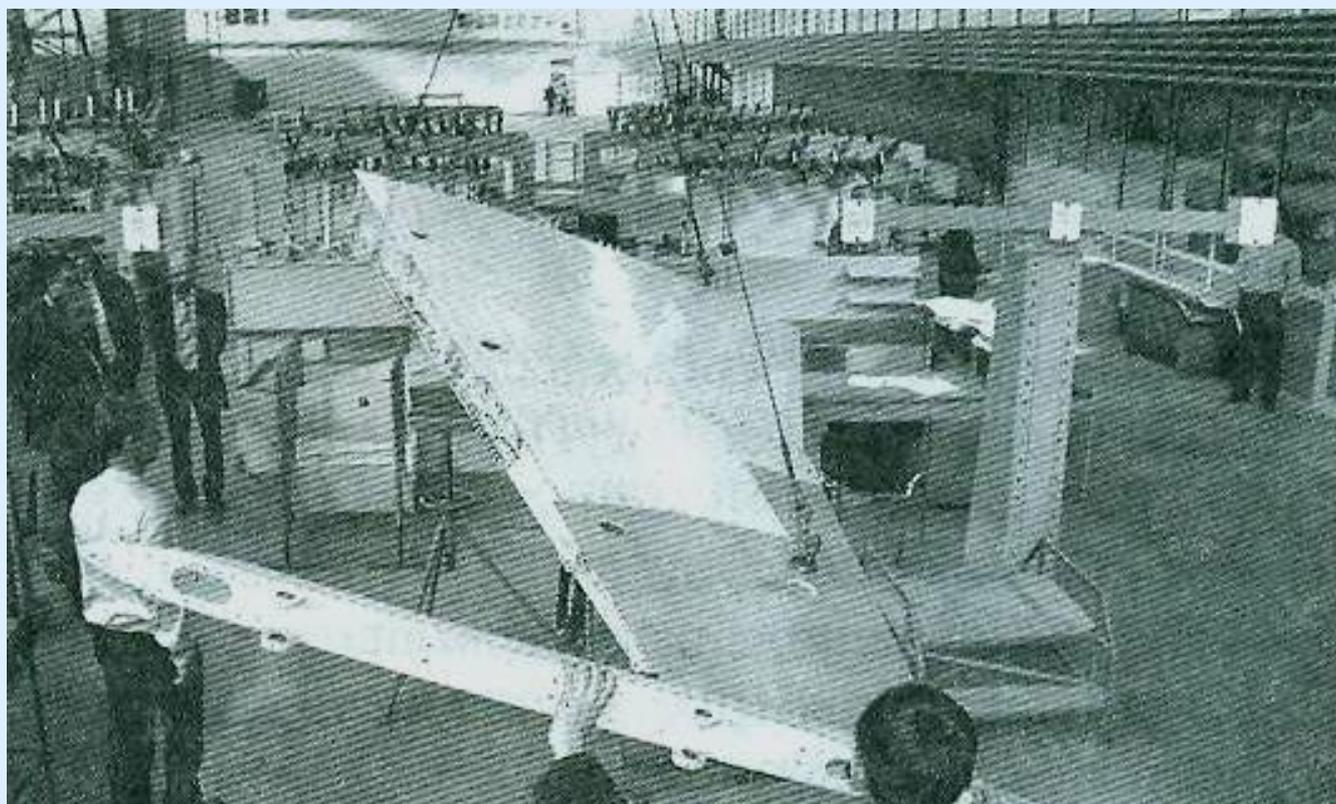
Больше всего ему понравились рассказы наших асов о фигурах высшего пилотажа.



*Комментирует заслуженный летчик-испытатель Анатолий Квочур. Слева: В. В. Путин, А. И. Федоров, А. Квочур.*



11 октября 2007 года в цехе № 43 была снята со стапеля левая консоль крыла самолета **Як-130**, которая, после завершения внестапельных работ, была отправлена нижегородским авиастроителям завода «Сокол» для установки на серийный самолет.



*Снятие крыла со стапеля.*

Авиасалон «Фарнборо-2008», проходивший в мае, стал для России юбилейным. 20 лет назад предприятия авиапрома страны впервые получили возможность принять участие в крупнейших зарубежных авиасалонах. Тогда широкой публике были показаны советские военные самолеты МиГ-29, МиГ-29УБ.

Глава ОАО «НПК «Иркут» О. Ф. Демченко презентовал новый ответственный проект среднемагистрального авиалайнера нового поколения **МС-21**. По словам руководителя ОАК А. И. Федорова - это самый амбициозный и перспективный проект авиапрома.



*Модель самолета МС-21 на авиасалоне «Фарнборо-2008».*



*В цехе окончательной сборки Д. А. Медведеву показали самолет Су-30МК.*

*Слева: Д. А. Медведев, С. В. Михайлюк – летчик-испытатель, А. И. Федоров.*

20 февраля 2009 года завод впервые посетил Президент России **Д. А. Медведев**. Дмитрий Анатольевич побывал в цехе 204, осмотрел цех сборки компонентов аэробуса А320, участок сборки Як-130, цех окончательной сборки.

На встрече с рабочими завода Дмитрий Анатольевич сказал: *«Когда глядишь на ваше производство, охватывает гордость. Большие планы на будущее достойны уважения».*



*Специалисты цеха 216 проводят приемку самолета  
Як-130 в цехе 207.*

17 июля 2009 года в торжественной обстановке прошла передача первого серийного самолета Як-130 коллективу лётно-испытательного подразделения.

21 августа после завершения наземной отработки и оформления нормативных документов был поднят в небо первый серийный учебно-боевой самолет Як-130. Первый полет Як-130 в сопровождении Су-30КН длился сорок две минуты. После посадки пилоты дали высокую оценку летным характеристикам новой машины.

Многим был примечателен 2012 год. Его основные достижения подытожил в своем обращении к заводчанам генеральный директор Иркутского авиационного завода – филиала ОАО «Корпорация «Иркут» вице-президент **А. А. Вепрев:**



«2012 год войдет в историю Иркутского авиационного завода как год начала сотрудничества с ВВС России после 20-летнего перерыва. В летные подразделения министерства обороны иркутяне отправили пятнадцать учебно-боевых самолетов **Як-130** и два многофункциональных **Су-30СМ**.

Выполнены контракты по поставкам авиационной техники иностранным заказчикам и компонентов для аэробуса **A320**, а подписанный <...> российскими и индийскими властями контракт на поставку 42 комплектов для лицензионной сборки самолетов **Су-30МКИ** позволит коллективу иметь максимальную загрузку производства.

Работы по запуску в серийное производство пассажирского самолета **МС-21** будут способствовать развитию промышленной, научной, образовательной и социальной инфраструктуры...».

## От автора

*Мы переворачиваем последнюю страницу книги о 80-летней истории Иркутского авиационного завода. Но история продолжается. Ее делают каждый день и час молодые руководители, мастера, рабочие, ИТР, поддерживая своим трудом славные традиции дедов, отцов, матерей.*

*Мы верим, что все последующие годы принесут иркутским авиастроителям новые трудовые победы. А над заводским аэродромом еще не раз раздастся могучее авиастроительское «ура!» - то взлетел в небо новый самолет!*

Станислав Аксёнов.