



ИМПУЛЬС

издается с 1933 года

№ 04 (353)
май 2020 года

12+

ВОРОНЕЖСКИЙ ЦЕНТР РАКЕТНОГО ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ

НОВОСТИ

ПУСК В ЧЕСТЬ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ

25 апреля 2020 года с площадки № 31 космодрома Байконур был выполнен пуск ракеты-носителя «Союз-2.1а» с грузовым кораблем «Прогресс МС-14».

Ракетный двигатель РД0110 разработки и производства Воронежского центра ракетного двигателестроения в составе третьей ступени РН обеспечил успешный вывод в космическое пространство полезной нагрузки.

Полет грузового корабля «Прогресс МС-14» к МКС прошел по «сверхбыстрой» двухвитковой схеме и занял чуть более трех часов. Корабль доставил грузы, необходимые для поддержания полета МКС в пилотируемом режиме и реализации программы научно-прикладных исследований. В их числе — запасы топлива и газов общей массой 700 кг, а также 1 350 кг различного оборудования и грузов. Вместе с этим экипаж получил праздничную символику, посвященную 75-летию Победы в Великой Отечественной войне. Суммарная масса всех доставленных грузов составила более 2,5 тонны.

Состоявшийся пуск Госкорпорация «Роскосмос» посвятила 75-летию Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. В частности, на ракету-носитель «Союз-2.1а» была нанесена специализированная символика — логотип 75-й годовщины Победы, изображения Георгиевской ленточки и орденов Отечественной войны. На борт грузового корабля помимо грузов поместили информацию, собранную в рамках акции «Бессмертный полк на МКС».

ПРОФОРИЕНТАЦИЯ В ДИСТАНЦИОННОМ ФОРМАТЕ

Работники Воронежского центра ракетного двигателестроения успешно осваивают дистанционные технологии в профориентационной деятельности и работе с выпускниками вузов. Такая необходимость появилась в начале апреля, когда в связи с угрозой распространения коронавирусной инфекции образовательные учреждения Воронежа перевели процесс обучения в дистанционный формат.

В настоящее время ряд специалистов предприятия в сотрудничестве с преподавателями Воронежского государственного технического университета продолжают оказывать консультативную и методическую помощь студентам, осуществляющим подготовку междисциплинарных выпускных квалификационных работ, с помощью образовательного портала ВГТУ, мессенджеров, видеоконференций на доступных Интернет-сервисах, электронной почты.

Начальник отдела обучения, оценки и развития персонала ВЦРД Олег Горбатов: «Для наших работников такой опыт взаимодействия со студентами, применяемые способы общения не новы. Другое дело, что прямое межличностное общение между наставниками и учащимися сведено практически к нулю. Поэтому наши коллеги чувствуют особую ответственность. Ведь для студента выпускная работа — это практически путевка в жизнь. От нее во многом зависит выбор профессии, места работы. Эпидемиологическая обстановка никак не должна мешать этому важному шагу в жизни. И наши коллеги оказывают в этом деле требуемую помощь ребятам».

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ДОРОГИЕ ВЕТЕРАНЫ!

СЕРДЕЧНО ПОЗДРАВЛЯЮ ВАС СО ЗНАМЕНАТЕЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ — 75-ЛЕТИЕМ ПОБЕДЫ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ!

Миллионы соотечественников сложили свои головы на полях сражений за право на жизнь, родную землю и мирное небо над головой для нас и наших детей. Этот подвиг не меркнет спустя годы и десятилетия. В семьях наших работников бережно хранится память о родственниках, героических сражавшихся против фашизма, трудившихся в тылу на благо Победы. Так же бережно мы храним память о сотнях ветеранов нашего предприятия, проливавших кровь на фронтах той страшной войны. С гордостью и благодарностью чтим боевые подвиги трех Героев Советского Союза — Василия Михайловича Чистякова, Василия Гавриловича Богачева и Петра Тихоновича Тутукова, — трудившихся в КБХА и на Воронежском механическом заводе.

В годы Великой Отечественной войны коллективы ВМЗ и КБХА героическим трудом в тылу также приближали разгром фашистов. Эвакуированные из Воронежа в Андижан заводчане в короткие сроки наладили серийное производство авиационных двигателей, обеспечив изготовление и ремонт более 30 тысяч единиц техники за годы войны. В это же время в далеком Бердске Новосибирской области работники ОКБ-154 (после войны — КБХА) разрабатывали и внедряли в серийное производство агрегаты непосредственного впрыска для моторов боевых самолетов. На укрепление обороноспособности наши сотрудники продолжили работать и в мирное время, приняв активное участие в создании ракетно-ядерного щита Родины.

К сожалению, с каждым годом рядом с нами остается все меньше ветеранов — живых участников фронтовых сражений.



В День Победы мы обращаемся к каждому из них лично. Дорогие Анатолий Петрович Андреев, Дмитрий Иванович Бобрешов, Василий Федорович Гуньков, Владимир Прокофьевич Евлахов, Василий Михайлович Золотухин, Василий Васильевич Ковалев, Александр Михайлович Корчагин, Анатолий Яковлевич Кудинов, Иван Александрович Малов, Василий Дмитриевич Пелих, Апполинария Ивановна Подлипалина, Людмила Ивановна Трейдуб, Мария Ивановна Рябенко, Юрий Федорович Струев, Элик Моисеевич Хуторецкий, Валентин Дмитриевич Чернов, Серафима Николаевна

Яблонцева, Владимир Никитич Ярославцев! Низкий поклон вам за ратные подвиги и многолетний добросовестный труд на благо Родины! Крепкого вам здоровья, долгих лет жизни и благополучия в кругу родных людей! Желаю ныне работающим коллегам достойно продолжать традиции народа-победителя, новыми успехами в труде укреплять оборонный и научно-технический потенциал России. С праздником великой Победы!

Исполнительный директор АО КБХА
С.В. Ковалев



ПУТЬ К ПОБЕДЕ

ВОРОНЕЖСКИЙ МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

22 июня 1941 года началась Великая Отечественная война. В первые же дни 1200 заводчан записались в народное ополчение. 20 августа началось формирование Воронежского добровольческого коммунистического полка, с которым в бой ушли 168 рабочих: слесари, токари, конструкторы, контролеры, мастера и многие другие. Добровольческий полк вместе с частями 100-й ордена Ленина стрелковой дивизией с боями прошел от Воронежа до Вены. Рабочие места ушедших на фронт занимали подростки, женщины, старики. Работа продолжалась.

ЭВАКУАЦИЯ В АНДИЖАН

На основании приказа Народного Комиссара авиационной промышленности от 9 октября 1941 года завод с оборудованием, работниками и их семьями начал эвакуацию в Ташкент (Узбекская ССР).

Эшелоны для эвакуации в Среднюю Азию комплектовались по цехам. Подготовка оборудования и людей была возложена на начальников цехов. Оборудование снимали с фундаментов и вручную, с помощью катков и ломиков, доставляли к заводским железнодорожным путям. Станки и технологическое оборудование перевозили на железнодорожных платформах. Для эвакуации людей были выделены товарные вагоны, которые приспособивали для долгого пути.

12 октября 1941 года был отправлен первый эшелон. В него входило 16 платформ с оборудованием и 18 вагонов с сотрудниками предприятия и их семьями, материальные ценности. Путь до Ташкента занял 11 суток. По прибытии ночевали под открытым небом, недалеко от разгруженного эшелона.

Начальником первого состава был руководитель отдела технического контроля А.К. Кошевой. В город прибыли также главный инженер завода И.Н. Шендерович и группа специалистов, которым было поручено заняться подготовкой к приему следующих эшелонов и размещению завода на новых площадях. Осмотрев территорию отведенного для этого полиграфического комбината,

И.Н. Шендерович сообщил председателю ЦК партии Узбекистана о недостаточности места для размещения завода.

1 ноября 1941 года Совет Народных Комиссаров Узбекской ССР принял решение о размещении завода № 154 в городе Андижан — на территории хлопкового завода № 2 и тарной фабрики. Впереди был путь до города Андижана — туда эшелон добрался только к 4 ноября 1941 года.

В пути находились второй и третий эшелоны. С четвертым эшелона из Воронежа выехали директор завода Д.А. Морозов, начальник производства С.Ф. Кучеренко и работники четвертого механического цеха. Один за другим прибывали эшелоны из Воронежа. Хлопко-очистительный завод и тарная фабрика площадью 20 га рас-

полагались в пяти километрах от Андижана. Эвакуация была завершена к началу декабря: вывезено все оборудование, инструменты и полуфабрикаты, основной материал и коллектив завода.

Местные жители тепло встретили воронежцев. Их гостеприимство до сегодняшних дней хранят в памяти работники завода. Приезжающих расселяли в здании райисполкома, школах и клубах, частных домах местных жителей и летних кибитках окрестных кишлаков. Первыми узбекскими словами, которые освоили заводчане, были: «уртак» — «товарищ» и прочитанные на плакатах «Анна Ватан чикиради!» — «Родина мать зовет!».

ПЕРВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Стенды для испытания моторов были смонтированы на открытой площадке, а затем огорожены кирпичными саманами. Серьезным затруднением было отсутствие силовой электроэнергетики. Общими усилиями руководства предприятия и ЦК ВКП(б) Узбекистана в кратчайшие сроки заводу поставили электроэнергию с Кусайской ГЭС из Киргизской ССР. Сколько нужно было изыскать и установить опор, изоляторов, провода — помнят только участники этого процесса.

В ночь с 14 на 15 декабря 1941 года жители прилегающей к заводу старой части Андижана были удивлены рокотом работающего мотора. Рабочие же завода были просто в восторге от нахлынувших чувств: радость — есть первый двигатель!

МОТОРЫ ДЛЯ ФРОНТА

Наряду с изготовлением новых, на заводе проводились большие работы по ремонту двигателей, поступающих с фронта.

«Во время блокады Ленинграда единственным путем снабжения города было Ладожское озеро», — вспоминал начальник механосборочного цеха П.В. Артемьев. «На аэросанях, служивших одним из важных видов транспорта на ледовой дороге, стояли наши двигатели. Помню, в цехе поступило несколько вагонов разбитых моторов. Их необходимо было срочно отремонтировать и отправить на Ладогу. Для выполнения задания в сборочном цехе была организована сборочная группа, которая за короткий срок отремонтировала восемьдесят моторов».

В период Сталинградской битвы комсомольцы завода из сэкономленных материалов изготовили в подарок фронту три сверхплановых авиационных мотора М-11. Они были отправлены с табличками, на которых была надпись: «Сверх плана фронтовикам от комсомольцев завода № 154». В ответ на это воины подшефной воинской части прислали комсомольцам благодарность.

Моторы Воронежского механического завода устанавливались на легкие самолеты-бомбардировщики ПО-2, которые бомбили немецкие позиции. На самолетах летали летчицы Таманского полка, в основном ночью. «Ночные ведьмы» вселяли ужас в фашистских захватчиков. За годы войны они совершили 24 тысячи боевых вылетов, сбросили 3 миллиона килограмм авиационных бомб на вражеские аэродромы, базы военной техники, мосты и железные дороги.

Стремясь создать резервы увеличения выпуска своей продукции, коллектив завода приступил к перестройке своей работы по поточному методу производства. Вскоре в цехах завода появились первые поточные линии. Уже первые дни работы показали их огромное преимущество. Отдача станков увеличилась на 20-25 %, отпала необходимость во вспомогательной рабочей силе, возросла ответственность каждого рабочего, была ликвидирована захламленность рабочих мест, выросла культура производства в цехе. В конце декабря 1943 года в цехах завода были запущены три поточных линии. Цехи организовывались по агрегатному принципу, то есть так, чтобы выпускался законченный узел или агрегат.

За 1944 год завод выпустил 5130 моторов М-11. Это рекордное количество моторов, которое выпускалось в предыдущие годы. Приказом Народного Комиссара авиационной промышленности СССР № 497 за успешное выполнение программы 1 полугодия 1944 года 37 работников завода награждены значками «Отличник социалистического соревнования».

Всего за годы Великой Отечественной войны было выпущено 15874 моторов М-11 и еще 1416 моторов отремонтировано. Победоносные действия Красной Армии воодушевляли тружеников тыла на трудовые победы. Работники завода



Межцеховая перевозка деталей (1943 г.).



Авиационный двигатель М-11

ежемесячно перевыполняли производственные задания.

ПОБЕДА И НАГРАДА

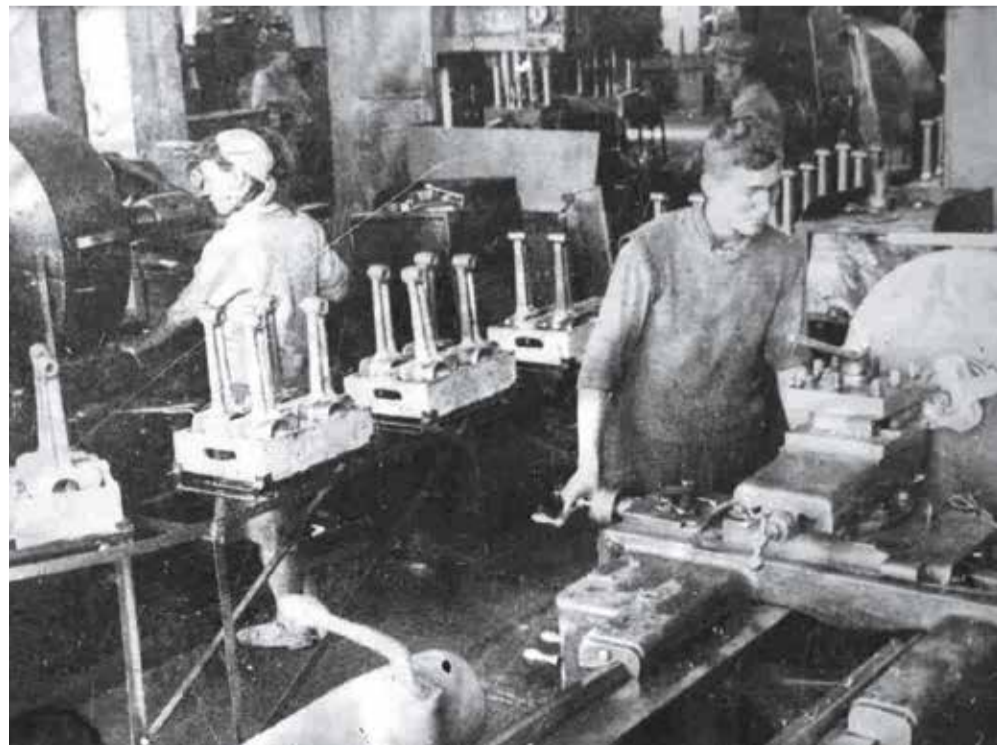
В ночь на 9 мая 1945 года на завод из Москвы было передано сообщение об окончании войны, Победе Красной Армии и полной капитуляции немецко-фашистских захватчиков. Утром на заводе состоялись митинги в честь Победы. К проходной пришли рабочие всех смен. И, конечно, вместе с местными жителями и колхозниками из близлежащих кишлаков воронежцы праздновали победу на общегородском митинге. Весь день на площадях и улицах города не смолкали песни и танцы, праздничные звуки оркестров. Окончилась кровопролитная война, принесящая Советскому народу много жертв и страданий.

28 августа 1945 года Президиум Верховного Совета Узбекской ССР наградил Почетными грамотами 100 работников завода за выполнение правительственных заданий в период Великой Отечественной войны и в ознаменование дня Авиации.

16 сентября 1945 года Указом Президиума Верховного Совета СССР завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Публикация в газете «Правда» (1945 г.)

Поточная линия главного штатуна. (1944 г.)



ПУТЬ К ПОБЕДЕ

КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ХИМАВТОМАТИКИ: РАБОТА В ТЫЛУ

Предприятие было основано 13 октября 1941 г., в период, ставший переломным моментом истории нашего Отечества, когда немецко-фашистские захватчики начали стремительное наступление. Уже к осени летчики противника начали бомбить Москву. Чтобы сохранить потенциал промышленных предприятий, руководство страны ставит поручение целому ряду конструкторских бюро и заводов, базировавшихся в столице, эвакуироваться на восток.

ДОРОГА В СИБИРЬ

Из-за того что наши самолеты уступали технике противника по многим тактико-техническим характеристикам, наша авиация не могла дать необходимый отпор фашистам. Семену Ариевичу Косбергу, родоначальнику будущего КБХА, дают поручение во главе с маленьким коллективом продолжить разработку агрегатов непосредственного впрыска топлива в моторы боевых самолетов, которые сделали бы наши истребители более совершенными. Еще в довоенные годы Семен Ариевич вместе с группой немецких инженеров трудился в Москве над созданием агрегатов непосредственного впрыска (НВ), так называемых «инжекторов». Но когда Гитлер взял курс на милитаризацию, немецкие инженеры покинули нашу столицу, и разработку агрегатов НВ Косберг продолжил со своими соотечественниками.

13 октября вместе с коллективом, состоящим всего из тридцати человек и их семей, по государственному приказу он отправляется в г. Бердск Новосибирской обл. В ночь на 14 октября поезд вывели на Московскую окружную дорогу, но уйти по назначенному маршруту так и не удалось. Частые налеты немецкой авиации, интенсивная бомбежка районов Подмосквья вывели из строя железнодорожные пути, поэтому пришлось маневрировать по окружной дороге, укрываясь от нападения. Во время движения в «теплушках» гулял ветер, в ведрах и кастрюлях замерзала питьевая вода.

Как бы ни было тяжело, дружный коллектив стремился жить и трудиться. В теплушках товарного поезда проходили первые совещания, строились планы организации работы на новом месте, и именно там, в дороге, инженеры получили приказ о том, что их коллективу присвоен статус самостоятельного конструкторского бюро.

РАБОТА В ТЯЖЕЛЫХ УСЛОВИЯХ

Прибыв в Сибирь к месту новой дислокации Харьковского завода № 296, в довоенные годы специализировавшегося на выпуске слесарного инструмента, электродрелей, а позже — серийного выпуска фотоаппаратов, работники новоиспеченного ОКБ получили для размещения производства помещение бывшего зернохранилища — размером около ста квадратных метров с тонкими нештукатуренными стенами и ветхой крышей. Начались тяжелые будни.

Первые успехи давались нелегким трудом. Чертежные работы выполняли по очереди, пользуясь рейсиной и угольником. Не хватало карандашей, бумаги и другого инструмента, технической литературы, состоявшей на тот момент всего из двух справочников, один из которых был на немецком языке. С помощью остекленной деревянной рамки, наподобие оконной рамы, используя дневной свет, производили копирование чертежей на светочувствительную бумагу.

Однако ни проблемы с рабочим материалом, ни с продовольствием не стояли так остро, как проблема квалифицированных кадров. Бердск и находящийся недалеко от него Искитим, а также близлежащие районы, были в основном сельскохозяйственными.

Пришлось обратиться за помощью в московские высшие и средние учебные заведения, и тогда работа по поиску кадров стала давать положительные результаты. Из столицы приехали два сотрудника ЦИАМа — инженер Д.Г. Соболевский, ставший впоследствии заместителем главного конструктора по производству, и кандидат технических наук Ю.Ф. Дитякин, впоследствии профессор, доктор технических наук. Позже из разных городов прибыли другие специалисты, которые внесли весомый вклад в работу Конструкторского бюро.

СОЗДАНИЕ ПРОИЗВОДСТВА

Одной же из первоочередных задач конца 1941 г. стало перепрофилирование базы ОКБ — завода № 296 — на выпуск насосов непосредственного впрыска горючего в цилиндры авиационных моторов, разрабатываемых инженерами ОКБ под руководством Косберга. Практически завершив монтаж основного оборудования вновь создаваемых цехов, завод все еще не мог приступить к выпуску военной продукции из-за отсутствия производственной базы.

И вот в начале декабря к коллективу начали поступать первые железнодорожные платформы с энергетическим оборудованием, которое к тому времени отслужило добрую службу на подводных лодках и потому числилось списанным. Перед тем как приступить к монтажу установок, нужно было произвести их капитальный ремонт. Используя волокуши, монтажники на себе доставляли к месту сборки тяжелые блоки цилиндров, картеры и другие части дизелей. Здесь же производили капитальный ремонт дизелей и генераторов. А строители тем временем готовили фундаменты под энергетические блоки.

После месяцев такой героической трудовой эпопеи к декабрю 1941 г. завод № 296 заканчивал монтаж и наладку оборудования — подготавливались цеховые корпуса, осваивалось станочное оборудование. Для групп технической учебы были сделаны чертежи и плакаты по конструкции агрегатов непосредственного впрыска, проводились лекции об их устройстве и назначении.

НОВЫЕ ЗАДАЧИ

К этому времени с положительными результатами прошел все виды испытаний агрегат НВ-3. Борьба за господство в воздухе на фронтах Великой Отечественной и острая необходимость в усилении нашей истребительной авиации выдвинули работу по совершенствованию агрегата на первый план. Но, к сожалению, анализ итогов испытаний показал, что в его конструкции все еще имелись недоработки, которые могли привести к аварийной ситуации.

После всестороннего анализа сложившейся обстановки руководство Опытного Конструкторского бюро (ОКБ) приходит к выводу, что необходимо создать новую, более усовершенствованную и технологичную конструкцию агрегата непосредственного впрыска. Анализируя каждое замечание комиссии по испытаниям и проверяя причины аварий, коллектив продолжал настойчивые поиски наиболее



Здания зернохранилищ в г. Бердск, где начинал работу коллектив ОКБ-296

удачных решений по каждому узлу. И вскоре бригада в составе И.И. Абрамова, В.С. Иванова и И.И. Гутмана выдала последний чертеж нового агрегата НВ, представляющего собой плунжерный насос барабанного типа, которому присвоили шифр НВ-3У. Непрерывное регулирование состава рабочей смеси с учетом высоты полета и режима работы мотора автоматически осуществлялось регулятором РС-2, конструкция которого была разработана А.М. Голубевым.

Так была создана достаточно совершенная конструкция отечественного топливного насоса НВ, который должен был заменить карбюратор на 14-цилиндровом моторе генерального конструктора А.Д. Швецова.

По распоряжению Народного комиссариата авиационной промышленности завод № 296 официально прекратил выпуск оптики и с сентября 1942 г. полностью перешел на серийный выпуск агрегата НВ-3У, которому теперь горел «зеленый свет» в большую авиацию.

ВКЛАД В ПОБЕДУ

Таковы первые страницы истории коллектива, поначалу состоящего из горстки специалистов, которому по существу на голом месте удалось создать и внедрить в

серийное производство агрегат непосредственного впрыска топлива НВ-3У для авиационного мотора АШ-82ФН генерального конструктора А.Д. Швецова.

Позже использование этого мотора на самолетах-истребителях Ла-5, Ла-7 генерального конструктора С.А. Лавочкина, бомбардировщиках Ту-2, торпедоносцах Ту-2Д генерального конструктора А.Н. Туполева позволило улучшить их тактико-технические характеристики: скороподъемность, маневренность, скорость, дальность полета, благодаря чему отечественная авиация сделала первые уверенные рывки к Победе. В конце 1942 г.

Конструкторскому бюро был передан экспериментальный заводской цех № 43, положивший начало созданию своего опытного производства (ныне ЗРД).

Несомненные преимущества системы НВ, подтвержденные эксплуатацией в боевых условиях мотора АШ-82ФН с агрегатом НВ-3У, полностью вытеснили с 1943 г. систему карбюрации на всех вновь разрабатываемых поршневых двигателях.

За большой вклад в создание авиационной техники главный конструктор А.С. Косберг и ряд ведущих работников ОКБ были награждены орденами и медалями.

Производственный корпус в Бердске



ЗАЧИСЛЕН В СОСТАВ РАБОТНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЯ НАВЕЧНО

6 ноября 1985 года в соответствии с приказом № 896 главного конструктора КБХА А.Д. Конопатова ветеран Великой Отечественной войны Василий Михайлович Чистяков был навечно внесен в списки работников нашего предприятия.

Так коллектив увековечил память о Герое Советского Союза, работавшем в КБХА, прекрасном штурмане, сражавшемся с фашистами с первого дня войны до Победы. Его жизнь оборвалась в 1984 году, но память о его воздушных боях и успешной борьбе с врагом хранится и в наши дни. Василий Михайлович Чистяков родился в 1908 году в деревне Балахтимерево Устюженского района Вологодской области. Окончив начальную школу, пас скот, потом ушел на отхожий промысел — работал на лесозаготовках под Ленинградом, на Урале. В Перми он окончил лесотехническую школу и получил удостоверение «мастера леса», но в этой должности поработать так и не пришлось. В 1930 году Чистякова призвали в армию и определили в эскадрон обслуживания Школы Красных Командиров им. ВЦИК в Кремле, но вместо коня вскоре пришлось «седлать» боевой самолет. Василия Михайловича зачислили на штурманское отделение Ейского летного училища. В 1935 году молодой авиатор закончил училище и был назначен штурманом в полк тяжелых бомбардировщиков. С тех пор вся жизнь Василия Михайловича была связана с авиацией. Война застала В.М. Чистякова под Смоленском. С первого же дня летчики включились в боевые операции. Бом-

били вражеские аэродромы, эшелоны, скопления войск противника, нередко «забрасывали» боеприпасы и снаряжение для партизан. Вот как вспоминает Василий Михайлович об одном из сотен боевых вылетов, совершенных его экипажем: «Много неприятностей доставляли нашим войскам самолеты противника, базирующиеся на аэродроме г. Борисова в Белоруссии. Все попытки уничтожить его терпели неудачу, он усиленно охранялся. Проникнуть к нему днем незамеченным было невозможно. И тогда было принято решение бомбить ночью. К операции готовились очень тщательно. Все было рассчитано по минутам. Перед экипажем нашего самолета поставили особо важную задачу — незаметно проникнуть в район аэродрома и сбросить над ним осветительные бомбы. Командир самолета считался одним из лучших боевых пилотов. Ну а меня, штурмана полка, включили в экипаж как наиболее опытного специалиста. Надежными были и остальные члены экипажа. Наша задача заключалась в том, чтобы вылететь за пять минут до общего взлета самолетов. Прежде чем проложить курс, я внимательно изучил обстановку. Из многих вариантов выбрал один, как мне казалось, наиболее удачный и надежный. Решил сделать заход на аэродром с тыла. Отсюда

немцы нас меньше всего ждали. Расчет оправдался. Нам удалось без особых помех проникнуть в воздушное пространство над аэродромом. По моей команде сбросили первую серию бомб. И что тут началось! Вспыхнули лучи прожекторов, ударили зенитки, ярким светом зажгли сброшенные нами «фонари». В этом аду огня и света стало действительно страшно. Видимо, только паника, вызванная нашим неожиданным появлением, спасла. Каким-то чудом нам удалось вырваться из этой зоны. Второй заход был еще труднее. Но нам удалось сбросить и вторую серию бомб. А тут подоспели бомбардировщики, и немцам стало уже не до нас. Боевая задача была выполнена: аэродром разрушен. Противник понес большие потери».

За образцовое выполнение боевых заданий, личное мужество и героизм 20 июня 1942 года Василию Михайловичу Чистякову было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением Золотой Звезды (№ 595). Узнав об этом, устюжане решили собрать деньги, построить на эти средства самолет и передать его своему земляку-герою. Передача самолета состоялась на фронтовом аэродроме 194-го авиационного полка в августе 1943 года. На зеленое летное поле приземлился новенький бомбардировщик ЛИ-2. Вдоль фюзеляжа выделялась надпись «Устюжанин». Вскоре на командный пункт полка прибыла делегация из Устюженского района для вручения самолета своему земляку. В дни полной ликвидации блокады Ленинграда в 1944 году в одном из боев бомбардировщик был так поврежден, что восстановлению не подлежал. Его переда-



ли в качестве наглядного пособия в одно из летных училищ. За время войны В.М. Чистяков совершил 221 успешный боевой вылет. Он удостоен двух орденов Ленина, двух орденов Красного Знамени, ордена Александра Невского, трех орденов Красной Звезды, ордена Отечественной войны I степени, Золотой Звезды Героя Советского Союза и многих медалей.

В послевоенные годы, уйдя в запас, Василий Михайлович жил и трудился в Воронеже. В должности контролера бюро технического контроля цеха 6, а позже отдела 135 он проработал в КБХА с 1961 по 1976 годы. В 1976 году после четырех месяцев болезни и перенесенной операции В.М. Чистяков решил уйти на пенсию. Через восемь лет его не стало. Похоронен Василий Михайлович на Юго-Западном кладбище Воронежа. Память о нем увековечена не только в КБХА, но и на мемориале в городе Нижняя Тура Свердловской области.

В очерке использованы архивные материалы КБХА и статья Н. Н. Кольшикина

«Устюжане — Герои Советского Союза»

За образцовое выполнение боевых заданий, личное мужество и героизм 20 июня 1942 года Василию Михайловичу было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением Золотой Звезды (№ 595).

СТИХИ О ВОЙНЕ

Кровопрлитная война!
Кому вообще нужна она?
Как рассказать стихами мне
О пережитой мной войне?

Шел страшный сорок первый год:
Беду увидел наш народ.
Могучий голос Левитана
Нам возвестил об этом прямо.

Что Гитлер, как поганый вор,
Нарушил мирный договор,
И кровожадный этот «сэр»
Идет войной на СССР.

В защиту собственной страны
На фронт ушли ее сыны
С врагом сражаться до конца...
И мы остались без отца.

Не знаем, где отца могила,
Нас четверо у мамы было.
Мы пережили всю войну,
Трудились на свою страну.

В шесть лет пришлось мне поневоле
Работать на колхозном поле,
Чтоб прокормиться как-нибудь...
А ночью было страшно — жуть!

Воздушный бой заместо хлеба,
Прожектора крестили небо.

Влетела бомба в нефтебазу -
В округе все сгорело сразу.

Склады с зерном все погорели,
Домишки все же уцелели,
Но стекла все повывлетали,
Волной несло осколки стали.

Мы на лужайках ночевали.
А по утрам, когда вставали,
Старались дальше как-то жить,
Трудом разруху победить.

Победа к нам пришла не сразу.
Кляня фашистскую заразу,
Пять лет ее вместе ждали,
От ожидания устали.

С тех пор, уже 75 лет
Хранят знамена красный цвет.
Мы День Победы отмечаем,
И громкой музыкой встречаем.

Годков мне восемьдесят четыре,
Остаток дней дожить бы в мире.
И как всегда, послать гонца,
Купить для праздника винца.

И рюмку выпить за Россию,
За свою маму Ефросинью,
Да за Григория — отца,
За всех погибших — до конца!

*Александра Григорьевна
Соснина-Гриднева*

О ВВЕДЕНИИ ПРОТИВОПОЖАРНОГО РЕЖИМА



С 1 апреля на территории Воронежской области установлен особый противопожарный режим.

В период его действия запрещен въезд в хвойные леса, за исключением дорог общего пользования, автомобильного транспорта, кроме специальных транспортных средств, оборудованных устройствами для подачи специальных световых и звуковых сигналов и используемых для осуществления деятельности пожарной охраны, полиции, медицинской скорой помощи, аварийно-спасательных служб. В целях обеспечения мер пожарной безопасности запрещено разведение костров

в лесах, на территориях поселений и городских округов, садоводческих, огороднических и дачных некоммерческих объединений граждан, полосах отвода линий электропередач, железных и автомобильных дорогах.

Нарушителям грозит штраф от 2 000 до 4 000 руб. для частных лиц; для должностных лиц размер штрафа составляет от 15 000 до 30 000 руб.; для юридических лиц — от 200 000 до 400 000 руб.

*СПСЧ № 1 ФГКУ «Специальное
Управление ФПС № 37 МЧС России»*