

## К истории формирования Куйбышевского ракетно-космического промышленного комплекса

© В.Н. Парамонов

Самарский национальный исследовательский университет имени академика С.П. Королева (Самарский университет), Самара, 443086, Россия

*Статья посвящена истории формирования Куйбышевского ракетно-космического комплекса в 1950–1970-х годах. Раскрыты причины сравнительно слабого исторического изучения темы, выявлены факторы, определившие выбор места и предприятий комплекса.*

**Ключевые слова:** историография, ракетно-космический промышленный комплекс, завод, конструкторское бюро, научно-исследовательский институт.

Актуальность данной темы продиктована недостаточной научной разработанностью. Несмотря на наличие работ по истории отдельных предприятий ракетно-космического профиля, в большинстве своем носящих описательно-хронологический характер, многие страницы их прошлого не раскрыты. Причины этого заключаются как в засекреченности значительного объема информации, так и в том, что введенный в научный оборот материал требует времени для осмысления, анализа и выводов. Опыт функционирования ракетно-космического кластера в условиях мобилизационной экономики поможет избежать многих ошибок в современной непростой для отрасли ситуации.

В советский период отсутствовали научные издания, напрямую затрагивающие проблемы разработки и создания ракетно-космических средств, развития соответствующих отраслей. В очерках истории Куйбышевской области 1960–1980-х годов не упоминались предприятия, производившие ракетно-космическую продукцию. Показательны публикации о генеральном конструкторе Николае Дмитриевиче Кузнецове, в которых говорилось о его заслугах в области авиационного двигателестроения и никак не освещалось участие Н.Д. Кузнецова и его коллег в советской лунной программе [1–3].

Ситуация начала меняться на рубеже 1980–1990-х годов, когда появились публикации, раскрывающие номенклатуру изделий заводов ракетно-космической промышленности, рассказывающие о ведущих конструкторах [4].

В 2000-х годах были опубликованы десятки работ, посвященных истории предприятий и лидерам ракетно-космической промышленности. В них был представлен основной перечень продукции, глав-

ные направления деятельности предприятий и конструкторских бюро (КБ) в регионе [5, с. 53–55, 6–15]. Вместе с тем значительная засекреченность, а отчасти отсутствие сохранности многих материалов (например, газеты «Поиск» ЦСКБ) определили фрагментарный характер исследования данной темы.

Рассмотрим некоторые аспекты формирования ракетно-космического промышленного комплекса в Куйбышевской области в 1950-х — начале 1970-х годов. Хронологически этап формирования Куйбышевского ракетно-космического промышленного комплекса охватывает, на наш взгляд, период со 2 января 1958 г., когда советское правительство приняло постановление о размещении на Государственном авиационном заводе № 1 производства межконтинентальной баллистической ракеты Р-7, по 30 июня 1974 г., когда было образовано самостоятельное предприятие — Центральное специализированное конструкторское бюро (ЦСКБ).

Исследование проводилось на основе материалов филиала Российского государственного архива социально-политической истории (РГАСПИ), Самарского филиала Российского государственного архива научно-технической документации (РГАНТД СФ), Самарского областного государственного архива социально-политической истории (СОГАСПИ), периодической печати, опубликованных воспоминаний и иной литературы. Особо следует выделить постановления партийных и государственных органов, в которых, как правило, определялись необходимые мероприятия, включающие выделение дополнительного финансирования, строительство производственных и жилых корпусов, оздоровительных заведений, закупку импортного оборудования и др. Ряд документов вводится в научный оборот впервые.

Важно учитывать особенности мобилизационной экономики исследуемого периода. Основные усилия советского руководства в эти годы направлялись на развитие базовых отраслей экономики как основы развертывания военного производства в случае войны, а экономическая целесообразность учитывалась лишь во вторую очередь.

Создание ракетно-космического промышленного комплекса в Куйбышевской области было связано с рядом факторов. Во-первых, Куйбышев считался глубоким тылом (в 1941–1943 гг. город фактически рассматривался в качестве «запасной столицы», хотя официально этого статуса не имел), и размещение такого рода производства именно здесь было оправдано с военно-стратегической точки зрения и учитывалось при размещении ракетно-космического производства заместителем председателя Совета министров СССР, председателем Военно-промышленной комиссии Д.Ф. Устиновым и председателем ВСНХ РСФСР А. Афанасьевым [16, с. 8–9].

Во-вторых, в регионе за период Великой Отечественной войны и в послевоенные годы сформировался мощный авиапромышленный и оборонный комплекс, поставивший фронту более 25 000 самолетов Ил-2 и 1270 штурмовиков Ил-10 [17, с. 285]. В послевоенные годы на авиазаводах было налажено производство новейших самолетов. Последнее показывало готовность заводов к коренной перестройке, созданию новых цехов и участков, проектированию и изготовлению большого количества сложной оснастки, к переподготовке рабочих и инженерно-технических работников. Была создана соответствующая транспортная, энергетическая инфраструктура.

В-третьих, авиационные и оборонные предприятия имели кадры со сравнительно высокой квалификацией, обладавшие опытом работы в организациях с высоким уровнем секретности и жесткими нормами трудовой и технологической дисциплины, понимавшие значение этих предприятий для национальной безопасности. Средний разряд производственных рабочих в 1957 г. на заводе № 1 составлял 4,65; на заводе им. Фрунзе — 5,33; на заводе № 276 — 5,0 [18, л. 20, 24, 28].

К космической программе в 1960 г. были привлечены заводы № 1, 24, 305, 207, 454, 276, 525 [19, 20, 21]. В Куйбышеве построили мощный металлургический завод (зашифрованный как «завод п/я 511»), который по распоряжению Совмина СССР от 3 мая 1960 г. должен был за год организовать выпуск крупногабаритных панелей для ракетной техники, на что получил от Госплана СССР 71 млн рублей [22, л. 131].

В-четвертых, в Куйбышеве с 1942 г. функционировал авиационный институт, готовивший специалистов по летательным аппаратам, двигателестроению. С 1957 г. в институте началась подготовка специалистов по ракетно-космической технике. Ученые и специалисты института принимали участие в разработке и освоении производства первых отечественных межконтинентальных баллистических ракет Р-7, Р-7А, Р-9; ракет-носителей «Восток», «Молния», «Союз» и их модификаций; участвовали в создании ракетно-космического комплекса для обеспечения пилотируемого полета на Луну «Н1-Л3» по проекту С.П. Королева.

В конце 1950-х годов институт выступил инициатором создания отраслевых научно-исследовательских лабораторий, что послужило мощным толчком развитию вузовской науки. К работе в институте были привлечены известные ученые и производственники. Многие годы кафедру «Конструкция и проектирование двигателей летательных аппаратов» возглавлял академик АН СССР и РАН, выпускник Военмеха Н.Д. Кузнецов — генеральный конструктор авиадвигателей, кафедру «Летательные аппараты» — член-корреспондент АН СССР и РАН, генеральный конструктор, также выпускник Военмеха Д.И. Козлов.

2 января 1958 г. Правительство СССР приняло Постановление об организации серийного выпуска межконтинентальных баллистических ракет 8К71 на базе завода № 1 в Куйбышеве. Для организации столь сложного для страны производства в феврале 1958 г. в Куйбышев был направлен представитель С.П. Королева Д.И. Козлов. Он должен был организовать конструкторское сопровождение производства ракеты Р-7. С апреля 1958 г. по август 1959 г. Д.И. Козлов являлся представителем главного конструктора в организации п/я 208 (так был зашифрован завод № 1), а с августа 1959 г. работал на должности начальника филиала ОКБ (п/я 65) при одновременном исполнении обязанностей заместителя главного конструктора ОКБ-1 [23, л. 16; 24, л. 4].

В процессе освоения производства изделий нередко возникали ситуации, когда было необходимо внести изменения в техническую документацию. Эти изменения должен был утверждать главный конструктор изделий — С.П. Королев. В целях оптимизации серийного производства ракет в Куйбышеве С.П. Королев письмом от 20.06.1960 г. передал кальки-подлинники технической документации на изделия 8К71 и 8К72 на ответственное хранение и дальнейшее ведение серийно-конструкторскому отделу Авиационного завода № 1. А заместителю Д.И. Козлову он делегировал часть своих полномочий: «Все изменения в техническую документацию... утверждаются моим заместителем тов. Козловым Д.И.». И далее: «Товарищу Козлову Д.И. предоставляется право окончательного решения вопросов по всем изменениям...» Через три дня — 23 июня 1960 г. — на базе отдела № 25 был создан филиал № 3 ОКБ-1, который возглавил Д.И. Козлов. В 1960–1961 гг. Д.И. Козлову и возглавляемому им коллективу главным конструктором С.П. Королевым было предоставлено право самостоятельного решения многих технических вопросов по производству баллистических ракет и ракет-носителей для космических полетов [25, с. 490].

Производство техники качественно нового уровня требовало и иной инфраструктуры, которая должна была обеспечить головные предприятия всеми необходимыми деталями, узлами и приборами, многие из которых нужно было еще только освоить. Становление инфраструктуры промышленности по изготовлению баллистических ракет дальнего действия проходило в сложных условиях. Например, завод № 24 как предприятие авиационного серийного двигателестроения был построен в период войны для выпуска одного изделия — мотора для Ил-2. Для производства двигателей космических аппаратов потребовались строительство новых корпусов и реорганизация управления производством [26, л. 3, 4].

Переход предприятий от авиационного производства к производству ракетно-космической техники требовал не только перестройки

технологии, но и ломки в сознании рабочих, инженеров, руководителей. По данным И. Султанова, директор завода «Прогресс» В.Я. Литвинов впоследствии вспоминал: «Это было страшное время. Мы, самолетчики до мозга костей, были вынуждены подчиниться приказу Кремля, без какого бы то ни было желания все крушить и начинать чуждое для души дело. Новые призывы и свежие транспаранты, развешанные на стенах корпусов, были похожи на воззвания к самоубийству, и ничего нельзя было изменить...» [27].

Приходилось отказываться от многих «традиций». На заводе № 1 в сборочный цех в конце месяца, в период авралов, направлялись неподготовленные рабочие и контролеры, не знавшие основных требований технической и технологической документации по сборке продукции. Нередко главной задачей было не обеспечение качества продукции, а выполнение плана. В бюро контроля большинства цехов не было ни одного инженера [28, л. 84, 87]. Авиационная техника — это техника многоразового использования. Ракета такой возможности не предоставляет. Поэтому на каждом этапе изготовления любого узла многократно возрастали требования к качеству технологических операций [29, л. 8].

Серьезными проблемами являлись обеспечение стабильных поставок комплектующих, незакрепленность поставщиков материалов и полуфабрикатов за заводами-потребителями. Это затрудняло совместную работу предприятий по улучшению качества и надежности двигателей [30, л. 15–16].

На предприятиях, привлеченных к изготовлению узлов двигателей космических аппаратов, не хватало специализированного металлорежущего и сварочного оборудования [21, л. 28].

Для обеспечения научной поддержки и сопровождения производства в Куйбышев были призваны лучшие инженерные кадры. В соответствии с этим в 1958 г. в Куйбышеве открываются два филиала всесоюзных НИИ: авиационных материалов (НИИАМ) и авиационной техники (НИАТ). На НИИАМ возлагалось решение проблем, связанных с внедрением новой техники и технологий производства на авиационных предприятиях региона. Заводом № 1 и филиалом НИАТ был составлен план совместных работ по механизации производственных процессов, созданию поточных линий и другим вопросам, направленным на снижение себестоимости изделий. Для оперативного выполнения правительственного заказа филиалу НИАТ было поручено разработать различные технологические процессы, в том числе методы и средства рационального изготовления прессформ для литья по выплавляемым моделям [31, л. 19–30; 32, л. 1–8; 33, л. 1–5]. В 1960 г. для завода № 276 и моторостроительного завода было изготовлено нестандартное оборудование для испытательных стендов [36, л. 33].

Реконструкция на заводе № 1 началась с организации цеха № 15 — главной сборки ракет. Для монтажа нового оборудования были установлены до предела жесткие сроки, задача усложнялась необходимостью освоения принципиально новых технологий, материалов, методов контроля и испытаний (например, клепка заменялась сваркой). Менялась технология, модифицировались стапели, цеха приводились в соответствие самым строгим требованиям по оснащенности, чистоте и освещенности. В цехе № 3, где изготавливали баки для Р-7, полы и стены были выкрашены светлой краской, в помещении было чисто, тихо, раздавалось лишь легкое потрескивание сварочной дуги, пахло озоном. Вход в цех был запрещен без белого халата. Иногда В.Я. Литвинов проверял чистоту носовым платком.

Инженерно-технические и рабочие кадры переучивались. Многие направлялись на учебу в Подлипки (Королев). Завод работал круглосуточно. И то, что меньше, чем через год первая ракета сошла с заводских стапелей, говорит само за себя. В период освоения ракеты 8К71, при содействии С.П. Королева, заводом получено и установлено большое количество испытательного оборудования и контрольно-измерительных приборов. Двигатель для третьего летного экземпляра ракеты поступил на завод 17 декабря 1958 г. Оставалось 14 дней до конца срока выполнения правительственного задания. В Подлипках на опытном заводе ракету собирали за 3 месяца. Внедрение почасового графика сборки позволило собрать ракету в срок. В Куйбышеве третий летный экземпляр Р-7 31 декабря 1958 г. в 23:00 успешно выдержал испытания [15, с. 23–24].

«Работали не просто круглосуточно и без выходных, а просто переселились в цеха. Особенно в последние 20 дней перед сдачей изделия, — вспоминают коллеги Виктора Яковлевича. — Литвинов и Козлов два раза в сутки проводили оперативки, где выдавались задания с указанием конкретных работ, которые необходимо было выполнить до следующей оперативки. График расписывался даже не по часам, а по минутам» [34].

В выступлении на сессии Верховного Совета СССР 14 января 1960 г. Н.С. Хрущев обосновал новую стратегию развития Вооруженных сил следующим образом: «Военная авиация и военноморской флот при современном развитии военной техники утратили свое прежнее значение. Этот вид оружия не сокращается, а заменяется» [35]. По словам А.И. Микояна, Н.С. Хрущев «считал, что с изобретением ракет авиация окончательно теряет значение, что подводные лодки полностью заменят надводные корабли, поскольку последние — плавучие мишени для ракет. Думал только в масштабе большой войны, не учитывал особенности локальных войн» [36, с. 507]. В 1958 г. доля ракетной техники в заказе Министерства оборо-

ны СССР составляла 8,5 %, в 1959 г. — 21,5 %, а в 1960 г. — 31,9 %. К началу 1960-х годов ракетная индустрия стала лидирующей отраслью советского военно-промышленного комплекса, забрав первенство у авиации [37, с. 243]. В результате подобной стратегии становились ненужными многие предприятия авиационной промышленности. Часть из них была перепрофилирована на производство ракетной техники.

На заводе № 1 «Прогресс» в 1959–1960-х годах были ликвидированы специальные по самолетному профилю цеха и производства, конструкторские, плазово-шаблонные бюро и технологические службы по самолетостроению. Постановлением ЦК и Совета министров СССР № 268-103 от 8 марта 1960 г. с завода «Прогресс» было полностью снято самолетное производство. Попытка ВСНХ РСФСР вернуть на завод самолетное производство вызвала резкое возражение со стороны С.П. Королева, отмечавшего в служебном письме 5 июня 1962 г., «что в настоящее время загрузка завода “Прогресс” ВСНХ самолетостроительными заданиями является ошибкой и принесет прямой вред важнейшим работам по ракетной технике, не говоря уже о неоправданных крупных материальных затратах» [38, л. 161].

Завод освоил серийное производство межконтинентальной ракеты Р-7 и по существу в то время превратился в сложную лабораторию крупнейшего многоотраслевого института, которому предстояло, опираясь на опыт свыше тысячи родственных предприятий, помочь большому количеству отраслевых институтов обучить, переквалифицировать работников с учетом проверки качества технических знаний [29, л. 7].

Со временем завод стал монополистом в области космических аппаратов разведки и наблюдения. В 1961 г. начальником и главным конструктором филиала № 3 ОКБ-1 был назначен Д.И. Козлов в связи с началом разработки КБ фоторазведывательных спутников. В 1964 г. решением С.П. Королева все работы ОКБ-1 по ракетам семейства Р-7 и фоторазведывательным спутникам семейства «Зенит» сконцентрировались в филиале № 3, который, таким образом, стал главной организацией в разработке космических комплексов для оптической рекогносцировки. В 1964 г. по представлению С.П. Королева принимается постановление правительства, по которому филиалу № 3 и заводу «Прогресс» передается из ОКБ-1 создание спутников-разведчиков «Зенит-2» и «Зенит-4». Только в 1965–1967 гг. было произведено 60 запусков спутников «Зенит-2» и «Зенит-4». В 1970 г. принят на вооружение фоторазведчик «Зенит-2М», в 1971 г. — «Зенит-4М». На базе «Зенитов» в 1968–1975 гг. создаются аппараты для исследования природных ресурсов «Зенит-Ресурс», для научных исследований — «Фотон», для медико-биологических исследований — «Бион» [39, с. 3].

Справедлива оценка, данная Д.И. Козлову В.А. Сойфером — член-корреспондентом РАН, президентом СГАУ: «Его прозорливость распространялась и на человеческие, и на профессиональные отношения. В начале 60-х годов он взял курс на технологию дистанционного зондирования Земли с помощью спутников-разведчиков, тогда это направление не было в приоритете, люди вообще не понимали, зачем это надо. А скоро выяснилось, что эта тематика чрезвычайно актуальна, и до сих пор актуальность все повышается» [40].

Однако после смерти С.П. Королева ситуация изменилась. О натянутых, далеко не партнерских отношениях между Центральным конструкторским бюро экспериментального машиностроения (ЦКБЭМ) и его филиалом в Куйбышеве писал В. Чаркин. На развитие КБ в Куйбышеве ЦКБЭМ выделяло явно заниженные трудовые и финансовые ресурсы. Д.И. Козлов не мог смириться с таким положением, он приложил титанические усилия по созданию на базе филиала самостоятельного головного КБ [41, 42], и в июле 1974 г. было организовано Центральное специализированное конструкторское бюро (ЦСКБ) [23, л. 1].

ЦСКБ стало головной организацией по разработке единственной в СССР ракеты для пилотируемых программ, а Д.И. Козлов был главным конструктором всех вариантов носителей на базе Р-7А. В настоящее время трехступенчатая ракета «Союз» является единственным в мире одноразовым баллистическим носителем, которому доверен вывод в космос пилотируемых космических кораблей.

Однако не на всех предприятиях ракетно-космическое производство имело успех. Постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР от 26 июня 1959 г. заводу № 276 было поручено создать двигатель 8Д717 с тягой 160 т для первой ступени ракетного комплекса ГР-1, который разрабатывался в ОКБ С.П. Королева. Позднее завод и его ОКБ были подключены к работе над ракетно-космическим комплексом Н-1, который был задуман С.П. Королевым как многоступенчатая (7 ступеней) ракета с продольным разделением ступеней. Сначала коллектив завода занимался созданием двигателей для первой и второй ступеней (11Д51 и 11Д52), но в 1963 г. заводу было поручено разработать двигатели для третьей ступени (11Д53), а в 1965 г. — для четвертой ступени (11Д59). В 1967 г. работы по доводке двигателей 11Д51, 11Д52, 11Д53 и 11Д59 были завершены и проведены их межведомственные (государственные) испытания. С.П. Королев планировал закончить создание ракетного комплекса к концу 1965 г. Новую советскую ракету для полета человека на Луну было решено делать на территории одного совнархоза — Средневолжского. Здесь на заводе «Прогресс» и авиазаводе № 18 делали первые четыре ступени ракеты — блоки А, Б, В и Г. На мехзаводе изготавливали трубопроводы. На металлургическом заводе — крупногабаритные детали ба-



ков и элементов каркаса. Сызранские заводы «Пластик» и «Тяжмаш» производили практически все теплозащитные и наиболее тяжелые конструкции для стендового оборудования ракеты-носителя, а также конструкционные элементы: фермы, опорное кольцо, на котором стояла ракета, и т. д. Филиалу № 3 ОКБ-1 было поручено сопровождать конструкторскую документацию при изготовлении блоков А, Б и В на куйбышевских заводах. Затем ему была поручена разработка конструкторской документации и экспериментальная отработка разгонного блока Г [43, с. 89].

Несмотря на то, что в создание двигателя лунной программы была вовлечена вся промышленность ВПК, задача для страны оказалась сложной, и произошла задержка по времени. Среди ракетных ОКБ, НИИ и Министерства общего машиностроения было распространено мнение, что основная вина в срыве сроков создания Н-1 лежит на двигателях. 17 мая 1974 г. на Совете обороны страны протоколом № 45/П-137/VII работы по ракетному комплексу Н-1 были закрыты. «Лунная программа» прервалась. Коллективу Н.Д. Кузнецова (в 1974 г. Н.Д. Кузнецов был избран академиком АН СССР по отделению механики и процессов управления) [44, л. 15] было поручено сосредоточиться на доработке самолетных двигателей [13, с. 116, 131, 136; 45, с. 41].

## ЛИТЕРАТУРА

- [1] Зиemiныш М. Генеральный конструктор. *Красная Звезда*, 24 июня 1986.
- [2] Куликовская Г. *Признание? Да, всемирное. Очерки*. Москва, Правда, 1985, 47 с.
- [3] Пономарев А. Конструктор могучих двигателей. *Крылья Родины*, 1981, № 6, с. 30–31
- [4] Истомина Г. Зачем нам спутники. *Волжская заря*, 9–11 июля 1991.
- [5] Белкин А.В. Складывание структуры ракетно-космического комплекса Куйбышевской области (1958–1961 гг.). *Платоновские чтения: материалы XIII Всероссийской конференции молодых историков г. Самары 10-11 ноября 2006 г.* Самара, Универс-групп, 2006, 280 с.
- [6] Беляков Б.В. *Звездный путь «Прогресса»*. Самара, СамНЦ РАН, 2014, 388 с.
- [7] Гриценко Е.А., Игначков С.М. *Человек-легенда. Николай Дмитриевич Кузнецов — генеральный конструктор авиационных и ракетных двигателей, наземных газотурбинных установок. К 100-летию со дня рождения*. Самара, Издательский дом «Агни», 2011, 352 с.
- [8] Ерофеев В.В., Чубачкин Е.А. *Конструктор космической верфи*. Москва, Офорт, 2007, 307 с.
- [9] Загребина Г. *Дело всей жизни*. Самара, Издательский дом «Агни», 2010.
- [10] Кирилин А.Н., Аншаков Г.П., Ахметов Р.Н., Сторож А.Д. *Космическое аппаратостроение*. Самара, Издательский дом «Агни», 2011, 280 с.
- [11] Кирилин А.Н., Ахметов Р.Н., Тюлекин С.В., Фомин Г.Е. и др. *Самарские ступени «семерки»*. Самара, Издательский дом «Агни», 2011, 256 с.
- [12] Кирилин А.Н., Родин Н.П., Петренко С.А., Маркин А.А., Изюмова Ю.А., Семенов С.В. *Незабываемые космические программы*. Самара, ЦСКБ-Прогресс, 2013, 316 с.

- [13] Орлов В.Н., Орлова М.В. *Генеральный конструктор Н.Д. Кузнецов и его ОКБ*. Самара, Волга дизайн, 2011, 200 с.
- [14] Первушин А. *Битва за звезды: космическое противостояние*. Москва, 2003.
- [15] Самара — космический причал. *Самарская Лука*, 2011, № 19, с. 1–146.
- [16] Самарский берег космоса. *Заводская жизнь*, 2001, 12 апреля.
- [17] Парамонов В.Н. Безымянский промышленный узел в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. *Стрежень: научный ежегодник*, вып. 5, Волгоград, Издатель, 2006, с. 279–286.
- [18] *Информация о заводах имени Сталина, имени Фрунзе и № 276. Переписка с партийными организациями Куйбышевской области и других областей. 5 января – 18 июня 1959 г.* СОГАСПИ, ф. 656, оп. 128, д. 14.
- [19] *Письмо председателя Государственного комитета Совета Министров СССР по авиационной технике П.В. Дементьева секретарю Куйбышевского обкома КПСС А.С. Мурысеву 22 июня 1960 г.* СОГАСПИ, ф. 656, оп. 129, д. 13.
- [20] *Письмо секретаря Куйбышевского обкома КПСС А.С. Мурысева и председателя Куйбышевского СНХ В. Смирнова в Совет Министров СССР 3 мая 1960 г.* СОГАСПИ, ф. 656, оп. 129, д. 13, л. 16.
- [21] *Письмо секретаря Куйбышевского обкома КПСС А.С. Мурысева председателю Государственного комитета Совета Министров СССР по авиационной технике П.В. Дементьеву 4 июня 1960 г.* СОГАСПИ, ф. 656, оп. 129, д. 13.
- [22] *Распоряжение Совета Министров СССР по заводу п/я 511 от 3 мая 1960 г. Копия.* РГАСПИ, ф. 556 Бюро ЦК КПСС по РСФСР, оп. 21, д. 316.
- [23] *Личное дело Д.И. Козлова.* СОГАСПИ, ф. 656 Куйбышевский обком КПСС. Отдел организационно-партийной работы. Сектор учета руководящих кадров, оп. 200, д. 308.
- [24] *Личное дело Д.И. Козлова.* СОГАСПИ, ф. 714 Куйбышевский горком КПСС. Организационный отдел. Сектор учета, оп. 94, д. 159.
- [25] Семенов С.В. «Козлову Д.И. предоставляется право окончательного решения вопросов...»: о полномочиях руководителя филиала № 3 ОКБ-1 в 1960–1961 гг. *Материалы IV Всероссийской научно-технической конференции «Актуальные проблемы ракетно-космической техники» (IV Козловские чтения) (14–18 сентября 2015 года, г. Самара)*. Самара, СамНЦ РАН, 2015, с. 489–491.
- [26] *Отчет о работе завода № 24 за 5 месяцев 1961 г.* СОГАСПИ, ф. 656, оп. 132, д. 17, л. 3–4.
- [27] Султанов И. *От «РС» до «SR».* «Авиация — космонавтика», 1996, вып. 22. URL: [http://www.e-reading.club/bookreader.php/148434/Aviaciya\\_i\\_kosmonavtika\\_Aviaciya\\_i\\_kosmonavtika\\_1996\\_11-12.htm](http://www.e-reading.club/bookreader.php/148434/Aviaciya_i_kosmonavtika_Aviaciya_i_kosmonavtika_1996_11-12.htm) (дата обращения 9.04.2016).
- [28] *Справка по вопросам качества военной продукции на заводе № 1 21 марта 1961 г.* СОГАСПИ, ф. 656, оп. 132, д. 16.
- [29] *Справка о развитии социалистического соревнования и выполнении принятых обязательств коллектива завода «Прогресс». 1963 г.* СОГАСПИ, ф. 8755 Куйбышевский областной промышленный комитет КПСС, оп. 4, д. 196.
- [30] *Письмо секретаря Куйбышевского обкома КПСС А.С. Мурысева председателю Государственной плановой комиссии при СМ СССР В.Н. Новикову 29 марта 1961 г.* СОГАСПИ, ф. 656, оп. 132, д. 11.
- [31] *Материалы о работе НТО Куйбышевского филиала ВИАМ за 1965 г.* РГАНТД СФ, ф.р.-77 Куйбышевский филиал Всесоюзного ордена Ленина научно-исследовательского института авиационных материалов (ВИАМ)

- Министерства авиационной промышленности СССР, г. Куйбышев, оп. 3–6, д. 186, л. 19–30.
- [32] *Планы совместных работ филиала НИИТ и завода п/я 208 на 1959.* РГАНТД СФ, ф.р.-65 Куйбышевский филиал Научно-исследовательского института технологии и организации производства (НИИТ) Министерства авиационной промышленности СССР, г. Куйбышев, оп. 3–6, д. 10, л. 1–8.
- [33] *Положение о Куйбышевском филиале ВИАМ Госкомитета СМ СССР по авиационной технике. Копия. Февраль 1960 г.* РГАНТД СФ, ф.р.-77 Куйбышевский филиал Всесоюзного ордена Ленина научно-исследовательского института авиационных материалов (ВИАМ) Министерства авиационной промышленности СССР, г. Куйбышев, оп. 3–6, д. 3, л. 1–5.
- [34] Борсуков А. В.Я. Литвинов: легенда завода № 1. *Волжская коммуна*, 30 сентября 2015.
- [35] Хрущев Н.С. Выступление на сессии Верховного Совета СССР 14 января 1960 года. *Правда*, 15 января 1960.
- [36] Микоян А.И. *Так было: Размышления о минувшем.* Москва, ВАГРИУС, 1999, 347 с.
- [37] *История отечественной авиапромышленности. Серийное самолетостроение 1910–2010 гг.* Москва, Русское авиационное общество (РУСАВИА), 2011, 432 с.
- [38] *Письмо С.П. Королева Председателю ВСНХ РСФСР С.А. Афанасьеву и председателю Госплана РСФСР К.И. Герасимову 5 июня 1962 г.* СОГАСПИ, ф. 656, оп. 136, д. 18, л. 159–161.
- [39] *Этапы большого пути. Поиск*, 28 сентября 1994.
- [40] Кнор А. *Человек высшего разрешения. Дмитрий Козлов в воспоминаниях друзей и коллег.* URL: <http://drugoigorod.ru/kozlov> (дата обращения 10 июня 2015).
- [41] Чаркин В. Всемирный миротворец был особо засекречен. *Правда*, 11 марта 2011.
- [42] Чаркин В. Космическая миссия Дмитрия Козлова. *Самарские известия*, 12 апреля 2011.
- [43] Колмычкова Е. Вопреки приказу. *Самарская Лука*, 2011, № 19, с. 89–90.
- [44] *Материалы из личного дела Н.Д. Кузнецова.* РГАНТД СФ, ф.р.-876 Фонд Н.Д. Кузнецова (1911–1995), оп. 1, д. 5.
- [45] *Генеральный конструктор. Николай Дмитриевич Кузнецов. Жизнь и деятельность.* Самара, Волга дизайн, 2011, 208 с.

Статья поступила в редакцию 01.04.2016

Ссылку на эту статью просим оформлять следующим образом:

Парамонов В.Н. К истории формирования Куйбышевского ракетно-космического промышленного комплекса. *Гуманитарный вестник*, 2016, вып. 2.

<http://dx.doi.org/10.18698/2306-8477-2016-02-342>

**Парамонов Вячеслав Николаевич** — д-р истор. наук, профессор кафедры «История и философия науки» Самарского национального исследовательского университета имени академика С.П. Королева (Самарский университет).

e-mail: [parvja@mail.ru](mailto:parvja@mail.ru)

# The history of the formation of Kuybyshev Aerospace Industrial Complex

© V.N. Paramonov

Samara State Aerospace University named after academician S.P. Korolev (National Research University), Samara, 443086, Russia

*The article considers the history of the Kuybyshev space rocket complex formation in 1950–1970. The reasons for the relatively weak historical study of the topic are revealed, the factors determining the choice of the complex manufacturers and their location are identified.*

**Keywords:** *historiography, rocket and space industry complex, factory, design engineering bureau, research institute.*

## REFERENCES

- [1] Ziemins M. Generalnyy konstruktor [The General Designer]. *Krasnaya Zvezda – Red Star*, July 24, 1986.
- [2] Kulikovskaya G. *Priznanie? Da, vseмирnoe. Oчерki* [Recognition? Yes, Worldwide. Essays]. Moscow, Pravda Publ., 1985, 47 p.
- [3] Ponomarev A. *Krylya Rodiny – Wings of Motherland*, 1981, no. 6, pp. 30–31.
- [4] Istomina G. *Zachem nam sputniki* [Why Do We Need Satellites]. *Volzhskaya zarya – Volga Sunrise*, 9–11 July, 1991.
- [5] Belkin A.V. *Skladyvanie struktury raketno-kosmicheskogo kompleksa Kuybyshevskoy oblasti (1958–1961 gg.)* [Development of the Rocket and Space Complex Structure in Kuybyshev Region (1958–1961)]. *Platonovskie chteniya: materialy XII Vserossiyskoy konferentsii molodykh istorikov g. Samara 10–11 noyabrya 2006 g* [Platonov Scientific Conference. Proceedings of the XII All-Russia Conference of Young Historians. Samara, November 10–11, 2006]. Samara, Univers-grupp Publ., 2006, 280 p.
- [6] Belyakov B.V. *Zvezdnyy put “Progressa”* [Star Way of “Progress”]. Samara: SamSC RAS Publ., 2014, 388 p.
- [7] Gritsenko E.A., Ignachkov S.M. *Chelovek-legenda. Nikolay Dmitrievich Kuznetsov – generalnyy konstruktor aviatsionnykh i raketnykh dvigateley, nazemnykh gazoturbinnnykh ustanovok. K 100-letiyu so dnya rozhdeniya* [The Man is a Legend. Nikolay Dmitriyevich Kuznetsov – General Designer of Aircraft and Rocket Engines, Ground Gas Turbine Plants. For the 100th Anniversary of the Birth]. Samara, “Agni” Publ., 2011, 352 p.
- [8] Erofeev V.V., Chubachkin E.A. *Konstruktor kosmicheskoy verfi* [The Designer of the Space Dockyard]. Moscow, Ofort Publ., 2007, 307 p.
- [9] Zagrebina G. *Delo vsey zhizni* [Lifetime Project]. Samara, “Agni” Publ., 2010, 192 p.
- [10] Kirilin A.N., Anshakov G.P., Akhmetov R.N., Storozh A.D. *Kosmicheskoe apparostroenie* [Space Vehicle Engineering]. Samara, “Agni” Publ., 2011, 280 p.
- [11] Kirilin A.N., Akhmetov R.N., Tulevin S.V., Fomin G.E. et al. *Samarskie stupeni “semerki”* [Samara Steps of the “Sevens”]. Samara, “Agni” Publ., 2011, 256 p.
- [12] Kirilin A.N., Rodin N.P., Petrenko S.A., Markin A.A., Izyumova Yu.A., Semenov S.V. *Nezabyvaemye kosmicheskie programmy* [Space Programs Never to Be Forgotten]. Samara, “CSDB-Progress” Publ., 2013, 316 p.

- [13] Orlov V.N., Orlova M.V. *Generalnyy konstruktor N.D. Kuznetsov i ego OKB* [General Designer N.D. Kuznetsov and His Special Design Department]. Samara, Volga Disain Publ., 2011, 200 p.
- [14] Pervushin A. *Bitva za zvezdy: kosmicheskoe protivostoyanie* [Battle for the Stars: Cosmic Confrontation]. Moscow, 2004, 832 p.
- [15] *Samarskaya Luka – Samara River Bend*, Special issue, 2011, no. 19, pp. 1–146.
- [16] Samarskiy bereg kosmosa [Samara Space Shore]. *Zavodskaya zhizn – Factory Life*, Samara, 12 April, 2001.
- [17] Paramonov V.N. *Bezymyanskiy promyshlennyy uzel v period Velikoy Otechestvennoy voyny 1941– 1945 gg* [Bezymyansk Industrial Center During the Great Patriotic War of 1941–1945]. *Strezhen: nauchnyy ezhegodnik* [Strezhen: Research Yearbook]. Volgograd, Izdatel Publ., 2006, no. 5, pp. 279–286.
- [18] *Informatsiya o zavodakh imeni Stalina, imeni Frunze i no. 276. Perepiska s partiynymi organizatsiyami Kuybyshevskoy oblasti i drugikh oblastey. 5 yanvarya – 18 iyunya 1959 g.* [Information about the plants named after Stalin, Frunze and no. 276. Correspondence with the party organizations of Kuybyshev region and other regions. January 5 – June 18, 1959]. Samara Regional State Archive of Social and Political History, stock 656, inventory 128, file 14.
- [19] *Pismo predsedatelya Gosudarstvennogo komiteta Soveta Ministrov SSSR po aviatsionnotekhnike P.V. Dementyeva sekretaryu Kuybyshevskogo obkoma KPSS A.S. Murysevu 22 iyunya 1960 g* [Letter from the Chairman of the State Committee on Aviation Technology of the USSR Council of Ministers P.V. Dementyev to the Secretary of the Kuybyshev CPSU Regional Committee of A.S. Murysev dated June 22, 1960]. Samara Regional State Archive of Social and Political History, stock 656, inventory 129, file 13.
- [20] *Pismo sekretarya Kuybyshevskogo obkoma KPSS A.S. Muryseva i predsedatelya Kuybyshevskogo SNH V. Smirnova v Sovet Ministrov SSSR 3 maya 1960 g.* [Letter from the Secretary of the Kuybyshev CPSU Regional Committee A.S. Murysev and Chairman of the Kuybyshev Economic Council V. Smirnov to the USSR Council of Ministers dated May 3, 1960]. Samara Regional State Archive of Social and Political History, stock 656, inventory 129, file 13, p. 16.
- [21] *Pismo sekretarya Kuybyshevskogo obkoma KPSS A. S. Muryseva predsedatelyu Gosudarstvennogo komiteta Soveta Ministrov SSSR po aviatsionnoy tekhnike P.V. Dementyevu 4 iunya 1960 g.* [Letter from the Secretary of the Kuybyshev CPSU Regional Committee A.S. Murysev to the Chairman of the State Committee on Aviation Technology of the USSR Council of Ministers P.V. Dementyev dated June 4, 1960]. Samara Regional State Archive of Social and Political History, stock 656, inventory 129, file 13.
- [22] *Rasporyazhenie Soveta Ministrov SSSR po zavodu p/ya 511 ot 3 maya 1960 g. Kopiya* [Regulation of Council of Ministers on the Plant p/ b 511 dated May 3, 1960. A copy]. Russian State Archive of Socio–Political History fond 556, Bureau of the Central Committee of the CPSU for the RSFSR, inventory 21, file 316.
- [23] *Lichnoe delo D.I. Kozlova* [D.I. Kozlov Individual's Record File]. Samara Regional State Archive of Social and Political History, fond 656, Kuybyshev CPSU Regional Committee. Department of party organizational work. Sector of management personnel records, inventory 200, file 308.
- [24] *Lichnoe delo D.I. Kozlova* [D.I. Kozlov Individual's Record File]. Samara Regional State Archive of Social and Political History, fond 714, Kuybyshev CPSU City Committee. Organizational Department. Staff Administration Sector, inventory 94, file 159.
- [25] Semenov S.V. “Kozlovu D.I. predostavlyayetsya pravo okonchatelnogo resheniya voprosov...”: o polnomochiyah rukovoditelya filiala № 3 OKB-1 v 1960–

- 1961 gg. ["Kozlov D.I. is granted the right to a final decision of questions...": on the credentials of the head of the branch no. 3 of the Special Design Department – 1 in 1960–1961]. *Materialy IV Vserossiyskoy nauchno-tekhnicheskoy konferentsii "Aktualnye problemy raketno-kosmicheskoy tekhniki" (IV Kozlovskie chteniya) (14–18 sentyabrya 2015 goda, g. Samara)* [Proceedings of the IV All-Russian Scientific and Technical Conference "Actual problems of rocket and space technology" (IV Kozlov Scientific Conference), Samara, 14–18 September, 2015. A.N. Kirilin, ed. Samara, SamNC RAN Publ., 2015, pp. 489–491.
- [26] *Otchet o rabote zavoda № 24 za 5 mesyacev 1961 g.* [Work Statement of the Plant No. 24 for 5 Months of 1961]. Samara Regional State Archive of Social and Political History, stock 656, inventory 132, file 17, pp. 3–4.
- [27] Sultanov I. *Aviatsiya–kosmonavtika – Aviation–cosmonautics*, 1996, no. 11–12. Available at: [http://www.e-reading.club/bookreader.php/148434/Aviaciya\\_i\\_kosmo-navtika\\_Aviaciya\\_i\\_kosmonavtika\\_1996\\_11-12.htm](http://www.e-reading.club/bookreader.php/148434/Aviaciya_i_kosmo-navtika_Aviaciya_i_kosmonavtika_1996_11-12.htm) (accessed 09 April, 2016).
- [28] *Spravka po voprosam kachestva voennoy produktsii na zavode № 1 21 marta 1961 g.* [Information about the Quality of Military Products at the Plant Number 1 dated March 21, 1961]. Samara Regional State Archive of Social and Political History, stock 656, inventory 132, file 16.
- [29] *Spravka o razvitiі sotsialisticheskogo sorevnovaniya i vypolnenii prinyatykh obyazatelstv kollektiva zavoda «Progress». 1963 g.* [Information about the development of socialist competition and the implementation of the commitments of the collective of "Progress" plant. 1963]. Samara Regional State Archive of Social and Political History, stock 8755, Kuybyshev CPSU Regional Industrial Committee, inventory 4, file 196.
- [30] *Pismo sekretarya Kuybyshevskogo obkoma KPSS A. S. Muryseva predsedatelyu Gosudarstvennoy planovoy komissii pri SM SSSR V.N. Novikovu 29 marta 1961 g.* [Letter from the Secretary of the Kuibyshev CPSU Regional Committee A.S. Murysev to the Chairman of the State Planning Commission at the USSR Council of Ministers V.N. Novikov dated March 29, 1961]. Samara Regional State Archive of Social and Political History, stock 656, inventory 132, file 11.
- [31] *Materialy o rabote NTO Kuybyshevskogo filiala VIAM za 1965 g.* [Information about the operation of the Kuybyshev branch of the All-Union Research Institute of Aviation Materials (VIAM) for 1965]. Russian State Archive of Scientific and Technical Documentation, Samara Branch, stock R-65 – Kuybyshev branch of the All-Union Research Institute of Aviation Materials, Ministry of Aviation Industry of the USSR, Kuybyshev, inventory 3–6, file 186, pp. 19–30.
- [32] *Plany sovместnykh rabot filiala NIAT i zavoda p/ya 208 na 1959* [Plans of Joint Work of the NIAT Branch and Plant p/b 208 for 1959]. Russian State Archive of Scientific and Technical Documentation, Samara Branch, stock R-65 – Kuybyshev branch of the Research Institute of technology and organization of production (NIAT), Ministry of Aviation Industry of the USSR, Kuybyshev, inventory 3–6, file 10, pp. 1–8.
- [33] *Polozhenie o Kuybyshevskom filiale VIAM Goskomiteta SM SSSR po aviatsionnoy tekhnike. Kопiya. Fevral 1960 g.* [Statute on the Kuybyshev Branch of VIAM of the USSR State Committee on Aviation technology]. Russian State Archive of Scientific and Technical Documentation, Samara Branch, fond R-77 – Kuybyshev branch of the All-Union Scientific Research Institute of Aviation Materials, Ministry of Aviation Industry of the USSR, Kuybyshev, inventory 3–6, file 3, pp. 1–5.

- [34] Borsukov A. V.Ya. Litvinov: legenda zavoda №1 [V.Ya. Litvinov: legend of the plant no. 1]. *Volzhskaya kommuna – Volga commune*, September 30, 2015.
- [35] Khrushchev N.S. Vystuplenie na sessii Verkhovnogo Soveta SSSR 14 yanvarya 1960 goda [Speech at the Supreme Soviet session of January 14, 1960]. *Pravda – The Truth*, 15 January, 1960.
- [36] Mikoyan A.I. *Tak bylo: Razmyshleniya o minuvshem* [So it was: Reflections on the Past]. Moscow, “VAGRIUS” Publ., 1999, 347 p.
- [37] *Istoriya otechestvennoy aviapromyshlennosti. Seriynoe samoletostroenie 1910–2010 gg.* [History of the Domestic Aviation Industry. Serial Aircraft Manufacturing 1910–2010]. Moscow. Russkoe aviatsionnoe obshchestvo (RUSAVIA) Publ., 2011, 432 p.
- [38] *Pismo S.P. Koroleva Predsedatelyu VSNH RSFSR S.A. Afanasyevu i predsedatelyu Gosplana RSFSR K.I. Gerasimovu 5 iyunya 1962 g.* [Letter from S.P. Korolev to the Chairman of the RSFSR Supreme Economic Council S.A. Afanasyev and Chairman of RSFSR State Planning Committee K.I. Gerasimov dated June 5, 1962]. Samara Regional State Archive of Social and Political History, stock 656, inventory 136, file 18, pp. 159–161.
- [39] *Etapy bolshogo puti* [The Stages of the Big Way]. *Poisk – Search*, 1994, September 28.
- [40] Knor A. *Chelovek vysshego razresheniya. Dmitriy Kozlov v vospominaniyah druzey i kolleg* [A Man of the Highest Resolution. Dmitry Kozlov in the Memory of Friends and Colleagues]. Available at: <http://drugoiгород.ru/kozlov/> (accessed 10 June, 2015)
- [41] Charkin V. *Vsemirnyy mirovtvorec byl osobo zasekrechen* [World Peacekeeper Was Kept Carefully under Wraps]. *Pravda – The Truth*, 11 March, 2011.
- [42] Charkin V. *Kosmicheskaya missiya Dmitriya Kozlova* [Space Mission of Dmitry Kozlov]. *Samarskie izvestiya – Samara news*, 12 April, 2011.
- [43] *Samarskaya Luka – Samara River Bend*, 2011, no. 19, pp. 89–90.
- [44] *Materialy iz lichnogo dela N.D. Kuznetsova* [Materials from the Individual's Record File of N.D. Kuznetsov]. Russian State Archive of Scientific and Technical Documentation, Samara Branch, stock R-876 – stock of N.D. Kuznetsov (1911–1995), inventory 1, file 5.
- [45] *Generalnyy konstruktor. Nikolaj Dmitrievich Kuznecov. Zhizn i deyatelnost* [General Designer. Nikolai Kuznetsov. The Life and Work]. Samara, Volga Disain Publ., 2011, 208 p.

**Paramonov V.N.**, Dr. Sci. (History), Professor, Department of History and Philosophy of Science, Samara State Aerospace University named after academician S.P. Korolev (National Research University). e-mail: parvja@mail.ru