

АДРЕСА СОПРОТИВЛЕНИЯ

Комбинат — на продажу, семьи — на улицу

Возле проходной расположенного в Вычужском районе Ивановской области Новополисовского льнокомбината 25 июля прошла акция протеста рабочих...



Жители посёлка Новополицово работают на предприятии целыми семьями. Где им взять деньги, чтобы хоть как-то свести концы с концами? К тому же пришла пора собирать детей в школу.

К ДНЮ ВМФ РОССИИ

Ленин о Военно-Морском Флоте Советской России

Из всех видов Вооружённых сил и родов войск В.И. Ленин наибольшее внимание уделял военно-морскому флоту. Чтобы убедиться в этом, достаточно обратиться к Полному собранию сочинений Ленина и Лениному сборнику.

Мичман царского флота В.Л. Панюшкин (прототип заглавного героя фильма «Мичман Панин») вспоминает о своей встрече с Лениным в эмиграции примерно в 1912 году.

нужны революции на самых опасных местах». Матрос-балтиец Н.А. Ховрин входил в отряд моряков, отправляемых в Москву...

В.Д. Бонч-Бруевич вспоминает, что, ещё будучи в Женеве, Ленин дал исчерпывающую и восторженной характеристикой матросов: «Моряки на кораблях — это рабочие на фабриках и заводах».

Показательно состоявшаяся 1 ноября (с.с.) 1917 года встреча Ленина с командиром вхпдского крейсера «Диана» капитаном 1-го ранга М.В. Ивановым.

«Флот — это оплот революции», — не раз говорил Ленин. И добавлял: «Несмотря на дьявольскую муштру самодержавной военщины».

Главный комиссар Черноморского флота В.В. Роменец вспоминает о своей встрече с Лениным, состоявшейся примерно в середине декабря 1917 года.

Один из делегатов Восьмого съезда РКП(б) И. Казимиров вспоминает, что в один из перерывов в работе съезда Ленин спросил у него: «Как дела у моряков?»

В.Д. Бонч-Бруевич отмечает, что после разгрома интервентов и белогадардейцев Ленин «очень ретиво отнёсся» к делу возрождения Черноморского флота.

Председатель Центроблат Н.Ф. Измайлов вспоминает о встрече с Лениным в октябре 1921 года.

И. Казимиров вспоминает, что в 1922 году, когда он работал в Главном морском техническом управлении, ему вновь неоднократно пришлось беседовать с Лениным.

В.Д. Бонч-Бруевич — управляющий делами СНК РСФСР — вспоминает, что Ленин по поводу угона белыми в Бизерту многих кораблей Черноморского флота не раз повторял: «Мы его вер-

В.П. РЫБАЛКИН, кандидат исторических наук, доцент МГАФК.



Мичман царского флота В.Л. Панюшкин (прототип заглавного героя фильма «Мичман Панин») вспоминает о своей встрече с Лениным в эмиграции примерно в 1912 году.

«Флот — это оплот революции», — не раз говорил Ленин. И добавлял: «Несмотря на дьявольскую муштру самодержавной военщины».

«Как известно, в конце октября 1917 года контрреволюция походом Керенского — Краснова на Петроград попыталась свергнуть Советскую власть».

Вахрамеев вспоминает, что в тот же день его вызвали к Ленину в штаб Петроградского военного округа на совещание командования советских войск.

Н.И. Подвойский вспоминает, что в 1917 году сразу по окончании про-

День памяти

27 июля День памяти детей — жертв войны в Донбассе, учреждённый совсем недавно указом главы Донецкой народной республики, был отмечен траурными акциями не только в ДНР, но и во многих городах России

В Москве памяти погибших детей была посвящена акция-реквием, прошедшая на площади Донецкой народной республики у посольства США.

были освобождены от «коричневой чумы», чтобы каждый ребёнок мог спокойно и счастливо жить под мирным небом».

Юлия МИХАЙЛОВА, член Президиума «ВЖС — Надежда России»



Праздник с тревогой в душе

Когда в 1896 году возник вопрос о праздновании 200-летия Российского флота, император Николай II отклонил предложение отметить юбилей по причине отсутствия подлинных документов...

Сил, но и один из государственных институтов. Каждый профессиональный праздник — это не только парады и банкеты, но и подведение итогов в развитии флота.

получающий в достаточном количестве новых кораблей, умирает. Это истина. В небольшой газетной статье трудно осветить все вопросы и проблемы нынешнего ВМФ.

Октябре 1696 года Боярская дума заявила: «Морским судам быть!» Флот стоит на страже интересов России.

Особенности истории. Очевидно, что 1960—1980-е годы были «золотым веком» отечественного флота.

Вадим КУЛИЧЕНКО, капитан 1-го ранга в отставке, ветеран-подводник. Продолжение темы на 6-й стр.

УТРАЧЕННОЕ СОВЕТСКОЕ НАСЛЕДИЕ

В послужном списке даже памятник Юрию Гагарину

Историю Балашинского литейно-механического завода (БЛМЗ) можно с уверенностью воспринимать как иллюстративную часть истории отечественной авиационной промышленности: от её становления в начале 30-х годов прошлого столетия, бурного развития и триумфальных достижений в течение полувека, фактического разгрома в постперестроечный период и до невятных попыток реанимиции в течение последних 10 лет.

ды Великой Отечественной войны. С её началом БЛМЗ был временно расформирован: механическое производство эвакуировано в Нижний Тагил и Каменск-Уральский, литейное производство — в Уфу и Куйбышев. В 1942 году завод вернулся в Балашиху, тогда же

тормозных устройствах. Впервые в стране организуется цех №8 порошковой металлургии для производства металлокерамических фрикционных изделий. В 1962 году сотрудники предприятия в тесном сотрудничестве со Всесоюзным научно-исследовательским

рой началась в 1979 году. Перед заводом была поставлена, казалось бы, невыполнимая задача: создать первый в мире крупногабаритный памятник, выполненный из литейного титанового сплава. И сделать это в кратчайшие сроки, чтобы к началу Олимпиады 1980 года столицу украсил

Именно при нём завод достиг наивысших показателей: производственных, технологических, экономических, а также, что немаловажно, социально-бытовых. Являясь типичным представителем поколения «красных директоров», Н.П. Евстафьев воплощал в себе все челове-

ческой промышленности СССР в Москве. В 1963 году окончил Московский авиационный технологический институт (МАТИ) имени К.Э. Циолковского. Молодого и перспективного специалиста заметили и в 1966 году назначили начальником производства, заместителем ди-

изиоинка. С него брали пример. Например, в 1976 году около новой заводской столовой был возведён фонтан — и по всему городу стали возникать фонтаны.

Н.П. Евстафьев неоднократно избирался членом Балашинского горкома КПСС, кандидатом в члены Московского обкома КПСС, депутатом Балашинского городского Совета народных депутатов, членом ЦК профсоюза рабочих авиационной промышленности, был делегатом XXVI Съезда КПСС.

«Закрывать» указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 июня 1985 года Евстафьеву Николаю Павловичу было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». Всего Н.П. Евстафьев был награждён двумя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени.

Итогом почти 20-летнего руководства предприятием Н.П. Евстафьевым стала мировая известность БЛМЗ в авиационном сообществе. Завод стал известен специализацией на серийном изготовлении колёс, тормозов, агрегатов управления тормозными системами и их ремонтно-групповых комплектов практически для всех типов отечественной авиационной техники, включая широко известные в мире самолёты: Ту-154, Ил-62, Ил-76, Ил-86, Ил-96, Як-40, Як-42, Ан-124 «Руслан» и вертолёты Ми-8, Ми-26, Ка-50 «Чёрная Акула» и впоследствии — Ка-52 «Аллигатор».

В настоящее время завод остаётся уникальным с точки зрения наработанных литейных технологий. БЛМЗ также вошёл в историю Балашихи как крупнейшей застройщик города, на счету которого многочисленные жилые дома, центральная поликлиника и детские сады. Примечательно, что имя самого известного директора предприятия, при котором завод достиг вершины своего развития, Николая Евстафьева, носит одна из улиц города.

С умев без потерь провести завод через водоворот перестройки и мужественно встретив тотальный развал авиационной отрасли страны, Н.П. Евстафьев в связи с тяжёлой болезнью вынужденно оставил руководство предприятием буквально за считанные дни до своей кончины в июне 1993 года. Дальнейшая деградация авиационной отрасли в России ввиду своих эпических масштабов и продолжительности не могла не затронуть БЛМЗ.

На смену преступно-бездумному демонтажу под прикрытием «коммерциализации» авиационных предприятий в 1990-х годах с началом XXI века пришла пресловутая «оптимизация» — уцелевших производств. Выражалась она главным образом в тотальном сокращении рабочих мест на предприятиях, «диверсификации» производственных мощностей и массовой сдаче заводских помещений в аренду под нужды малого и среднего бизнеса — в основном под торговые пло-

щадки или складские помещения для всё тех же торговых заведений.

БЛМЗ в полной мере пришлось ощутить на себе бесперспективность «коммерциализации», так и пагубность «оптимизации». С 1994 года завод преобразован в акционерное общество открытого типа, а с 1998-го окончательно выведен из

госсектора и носит название «Открытое акционерное общество «Балашинский литейно-механический завод» (ОАО «БЛМЗ»). В этот период было закрыто основанное Н.П. Евстафьевым профтехучилище СПТУ-75, подготовившее за период с 1977 по 1994 год для завода 1680 молодых рабочих. Одним из проявлений последствий «оптимизации» являлась «чехарда директоров» в начале 2000-х, приведшая в том числе к тому, что если в лучшие годы на заводе трудилось 10–12 тыс. работников, то сегодня их число сократилось до... 300–400 человек! Комментарий, пожалуй, излишний...

Если такая участь постигла одно из передовых предприятий одной из наиболее высокотехнологичных отраслей страны, то что же тогда говорить об остальных? И каковы результаты подобной, с позволения сказать, «политики»? Для понимания масштаба проблемы достаточно лишь одного примера. По мнению бывшего замминистра гражданской авиации СССР, заслуженного пилота Советского Союза Олега Смирнова, «на момент вступления СССР в Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) в 1970 году на нашу страну приходилось 20% мировых объёмов пассажирских перевозок. Сегодня мы перевозим 1% пассажиропотока. Вот кем мы были и кем стали...»

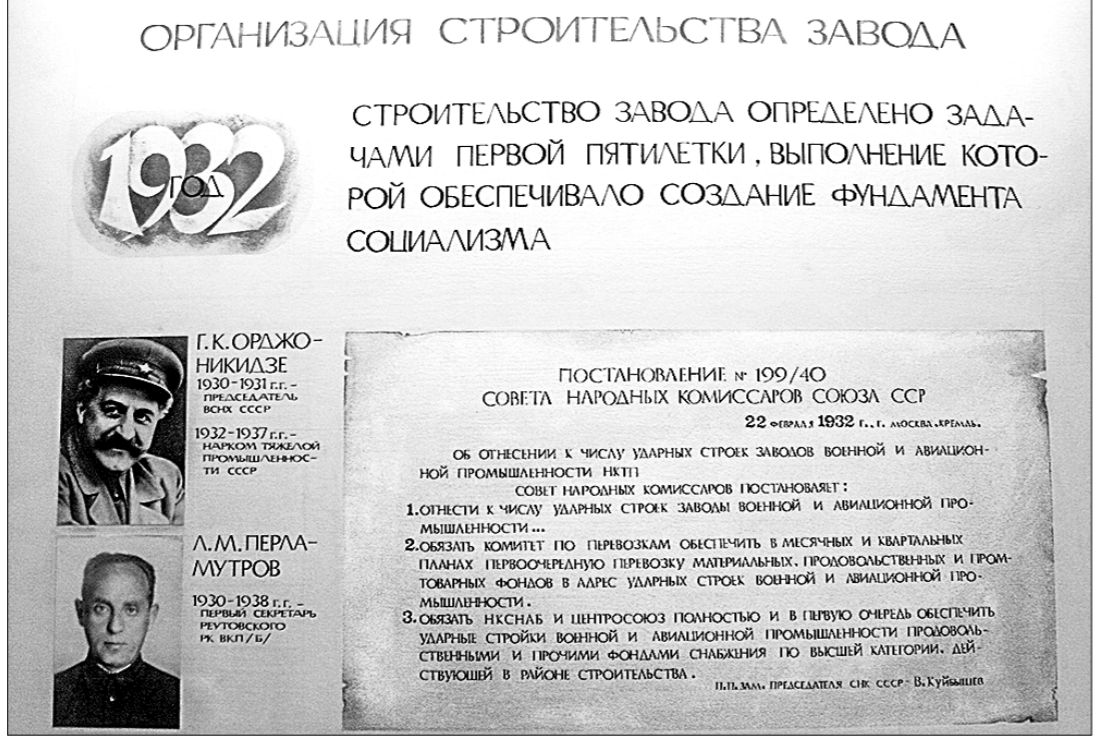
С развалом СССР в нашей стране стартовала беспрецедентная пиар-кампания, направленная на очернение советской гражданской авиационной техники и некомпетентное сравнение её с иностранными летательными аппаратами. Отечественным воздушным судам вменялось в вину, что якобы они расходуют больше керосина, шумят и нарушают экологические стандарты ИКАО. Под эту аргументацию были закуплены сотни иностранных гражданских самолётов, формально экономившие какие-то копейки на керосине и соответствовавшие экологическим стандартам ИКАО, но при этом были потеряны триллионы рублей в виде угробленного отечественного гражданского авиастроения, которое не получается возродить до сих пор.

Причина — в утрате квалифицированных кадров (пример СПТУ-75 при БЛМЗ — яркая тому иллюстрация), ключевых компетенций и производственных цепочек полного цикла, не допускающих зависимости от иностранных комплектующих на всех стадиях производства: от проектирования авиатехники до её выкатки. Именно этим принципом руководствовало Министерство авиационной промышленности СССР, и именно его до последней возможности воплощал в жизнь Н.П. Евстафьев на вверенном ему БЛМЗ!

Прошло больше 15 лет с того момента, как все уцелевшие авиационные предприятия были слиты в Объединённую авиационную корпорацию. И каковы результаты? Они более чем скромные... Если с военными заказами ОАК как-то справляется, то производство гражданских самолётов неуклонно снижается: с 41 самолёта в 2017 году до 19 единиц в 2021 году. Исключительно сложная обстановка в военной авиации: новых самолётов практически нет. Направление транспортной авиации в прошлом году провалило всё, что только можно, выпустив два (1) самолёта Ил-76МД-90А из заказанных двенадцати (на первое время).

Преодолеть многолетний застой в авиационной отрасли России можно только одним радикальным шагом: заменить разом всё руководство ОАК, а может, и вообще ликвидировать данную структуру. Ведь работали же «Туполев», «Ильюшин», «Ковалев», «МиГ» и «Сухой» раньше без этой уродливой надстройки, населённой дороговизными бездельниками. Нужны люди понимающие, с техническим и особенно с авиационно-техническим образованием. «Эффективные менеджеры» с дипломами ВШЭ уже развалили в стране всё, что только было можно развалить. Пора начинать восстанавливать, причём опережающими, ударными темпами, чтобы наша страна вновь заняла одно из ведущих мест в мире в области авиастроения.

Николай ПАРХИТЬКО, кандидат исторических наук.



Решение о строительстве завода принято.

был организован цех по выпуску моторного литья из алюминия. Это особая вежа в развитии завода, ведь в годы войны он являлся единственным в стране производителем крупного фасонного литья и на 100% обеспечивал отечественную авиацию нужными агрегатами.

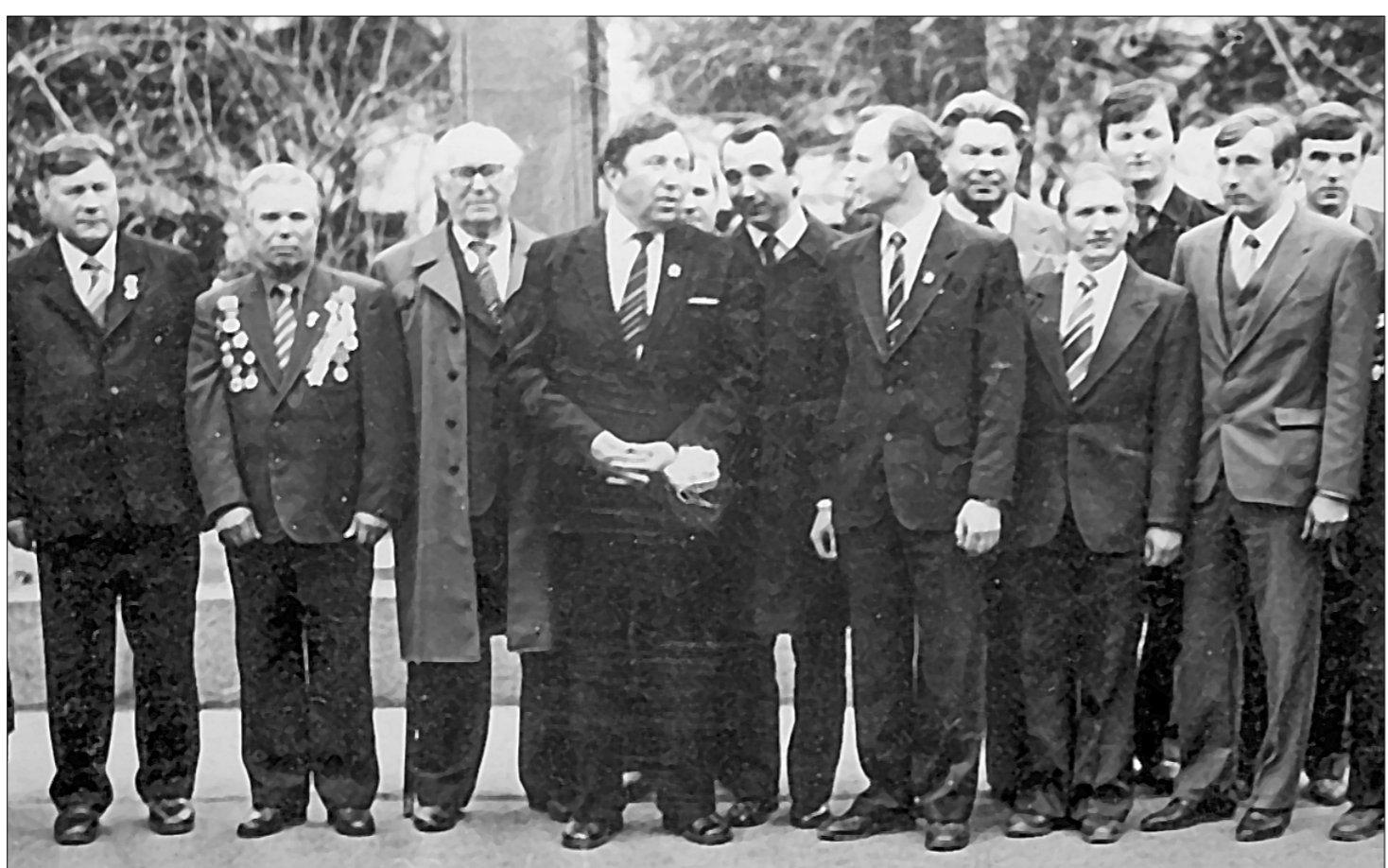
институт авиационных материалов впервые в стране разработали технологию и сдали в эксплуатацию цех фрикционных металлокерамических изделий. Уже в 1966 году началась работа над уникальной технологией по изготовлению фасонного титанового литья, а в 1970-м был организован самостоятельный цех.

образ великого советского космонавта. Скульптор Павел Бандаренко, которому принадлежит идея создания памятника, предварительно изготовил из гипса скульптуру «в полный рост», а это 42,5 метра. Её распилили на части — другого способа отлить памятник из титана не было.

Развитие в послевоенные годы реактивной и другой авиационной техники потребовало коренной пе-

в девятой и десятой пятилетках (1971–1975, 1976–1980 гг.) коллектив Балашинского литейно-механического завода взял курс на техни-

ческие качества, присущие руководителю предприятия подобного уровня: исключительное трудолюбие, ответственность за принятие решений и за возглавляемый им трудовой коллектив, исключительный трудовой энтузиазм и глубокую порядочность, преданность делу пар-



Н.П. Евстафьев (четвёртый слева) с членами парткомитета БЛМЗ. Фото из семейного архива.

рестройки производства фасонного литья магниевых сплавов. Заводские специалисты совершенствуют технологические процессы, литейную оснастку. Организуется цех крупногабаритного каркасного литья. Очень интересна по своим конструктивным особенностям, сложности в изготовлении крупногабаритная тонкостенная отливка фанерной рамы самолётов Ил-12 и Ил-14. Для того чтобы отлить такую ажурную деталь, надо быть высококвалифицированными конструкторами модельной и литейной оснастки, технологами, модельщиками, стержневиками, плавильщиками, заливщиками, абрушниками и другими специалистами. За выпуск и производство крупногабаритного литья завод награждён дипломом первой степени ВДНХ СССР.

Важным политическим и техническим событием для завода стало открытие в 1957 году установленного на гранитном постаменте и выполненного методом художественного фасонного литья памятника В.И. Ленину.

В конце 1957 года на линиях гражданского воздушного флота начинают эксплуатироваться совершенно нового типа самолёты с турбореактивной тягой. Это Ту-104 и Ил-18. Эксплуатация этих самолётов потребовала от Балашинского литейно-механического завода новых фрикционных материалов (металлокерамики), применяемых в

рамы и формовщиками БЛМЗ. За короткий срок заводчанам предстояло изготовить 238 литейных сегментов памятника — цифра невероятная! При заливке литая космонавта возникла проблема: масса этой части памятника превосходила допустимый предел для плавки в вакуумной печи. Однако выбора не было, и заводчане сделали всё, что было в их силах. В какой-то момент печь не выдержала нагрузки, и на БЛМЗ чудом удалось предотвратить взрыв. Титанические усилия для титанового Гагарина увенчались успехом: заводчане завершили работу в установленный срок. Сейчас памятник Юрию Гагарину — один из самых крупных и узнаваемых в Москве, Европе и мире. Фигура первого в истории человечества космонавта видна издалека, она сверкает на солнце и призывает людей поднять головы вверх: посмотреть в пространство, которое в 1961 году покорил советский герой.

За свою историю БЛМЗ был дважды удостоен высоких правительственных наград. В 1976 году предприятие было награждено орденом Трудового Красного Знамени, а в 1982-м — орденом Октябрьской Революции. Примечательно, что оба ордена были получены заводом в период, когда предприятие возглавлял Николай Павлович Евстафьев.

Н.П. Евстафьев начал свой трудовой путь в 1942 году токарем, затем стал бригадиром, старшим мастером. Работал заместителем начальника и начальником цеха, заместителем начальника производства на заводе №45 (позднее — Московский машиностроительный завод «Салют») Министерства авиа-



Главная проходная БЛМЗ. Фото из архива БЛМЗ.

ционной промышленности СССР в Москве. В 1963 году окончил Московский авиационный технологический институт (МАТИ) имени К.Э. Циолковского. Молодого и перспективного специалиста заметили и в 1966 году назначили начальником производства, заместителем ди-

изиоинка. С него брали пример. Например, в 1976 году около новой заводской столовой был возведён фонтан — и по всему городу стали возникать фонтаны.

Н.П. Евстафьев неоднократно избирался членом Балашинского горкома КПСС, кандидатом в члены Московского обкома КПСС, депутатом Балашинского городского Совета народных депутатов, членом ЦК профсоюза рабочих авиационной промышленности, был делегатом XXVI Съезда КПСС.

«Закрывать» указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 июня 1985 года Евстафьеву Николаю Павловичу было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ордена Ленина и золотой медали «Серп и Молот». Всего Н.П. Евстафьев был награждён двумя орденами Ленина, орденом Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени.



Памятник Ю.А. Гагарину на Ленинском проспекте в Москве. Фото из архива БЛМЗ.

роший отдых после работы, эффективное медицинское обслуживание, занятия различными видами спорта, по этому очень большое внимание уделял улучшению социальной сферы там, где живут заводчане и члены их семей. И так у директора получалось, что в каждом социальном строении при стандартном варианте обязательно есть

Именно при нём завод достиг наивысших показателей: производственных, технологических, экономических, а также, что немаловажно, социально-бытовых. Являясь типичным представителем поколения «красных директоров», Н.П. Евстафьев воплощал в себе все челове-

ТЕЛЕВИДЕНИЕ

Table with 8 columns representing days of the week (ПОНЕДЕЛЬНИК, 1 АВГУСТА to ВОСКРЕСЕНЬЕ, 7 АВГУСТА) and rows for different channels (ПЕРВЫЙ КАНАЛ, РОССИЯ 1, ТВЦ, НТВ, ЗВЕЗДА). Each cell contains a list of programs with their start times.

Учредители — журналистская организация АНО «Редакция газеты «Правда», Коммунистическая партия Российской Федерации

Главный редактор Б. О. КОМОЦКИЙ
Редакционная коллегия: Т. Б. АВЕРЧЕНКО, В. С. КОЖЕМЯКО, М. С. КОСТРИКОВ (заместитель главного редактора), Н. М. МУСИЕНКО, А. И. ОФИЦЕРОВ, Т. Ю. ОФИЦЕРОВА, Т. Н. СМЕРНОВА (заместитель главного редактора — ответственный секретарь).



АДРЕС РЕДАКЦИИ И ИЗДАТЕЛЯ: Москва, улица «Правды», дом 24. Для писем: 127137, Москва, а/я 22, редакция газеты «Правда».
ТЕЛЕФАКС: 8-499-257-11-08.
ТЕЛЕФОНЫ: Приёмная — 8-499-257-47-39, 257-52-13. Служба распространения — 8-499-257-47-72. Отдел рекламы — 8-499-257-44-56.

Номер набран и сверстан в компьютерном центре АНО «Редакция газеты «Правда». Отпечатано в АО «Московская газетная типография», 123995, г. Москва, ул. 1905 года, дом 7, стр. 1. Газета печатается в Москве, Санкт-Петербурге, Воронеже, Иркутске, Минеральных Водах, Новосибирске, Челябинске. Тип. №1774. Подписные индексы 50102, ПН329. Общий тираж 100 300. Подписано в печать 28.07.2022. 1 2 3 4 5 6 7 8. По графику: в 17.00. Фактически: в 17.00.