

вапась на основе знания, накопленных при проектировании космического корабля "Аполлон". По предложению фирмы "Локхид" корпус ВКС обклеили теплоизолирующими плитками, которых было более 30 тысяч. Общий вес теплозащитного покрытия составил около 10% от веса "шаттла".

Первый ВКС, названный "Энтерпрайз", предназначался для изучения его пилотажных характеристик и отработки методов приземления. Сначала его "катали" на Боинге-747, у которого для устойчивости на концах стабилизаторов поставили дополнительные вертикальные кили. Размерами он был примерно как средний величины пассажирский самолет. При собственном весе около 100 тонн он мог поднять в космос 29,5 т полезного груза.

Второй "челнок" "Колумбию" в марте 1979 года доставили в космический центр на мысе Канаверал и установили в вертикальное стартовое положение, на такой позиции он простоял более двух лет. Все это

области авиационно-космической техники в феврале 1976 года вышло постановление о постройке многоразовой космической системы "Буран".

Отечественный орбитальный самолет по размерам, форме и грузоподъемности очень был похож на американский "шаттл".

Правда, у советской МКС было одно существенное отличие: она выводилась в космос не за счет тяги своих двигателей, а с помощью мощной ракеты-носителя. В отличие от американских "челноков" у нас многообразием являлся только планер. Однако возможности по выводу полезной нагрузки в космос и снятия грузов с орбиты у обеих систем оставались одинаковы, что для нашей страны оставалось главным.

В мае 1987 г. состоялся успешный пуск ракеты "Энергия", спроектированной для вывода "Бурана" в космос. Прошли испытания системы теплозащиты, а для изучения пилотажных свойств ВКС выполня-

лось в 1994 году, но из-за отсутствия финансирования программа была фактически заморожена в самом начале 90-х. Правда, тогда же были остановлены программы создания западноевропейских ВКС – английского HOTOL, немецкого "Зенгера" и французского "Гермеса". Действительно, развитие программ ВКС требует больших финансовых вложений. Американский же "Спейс шаттл" продолжает летать в космос, хотя и не столь интенсивно, как планировалось.

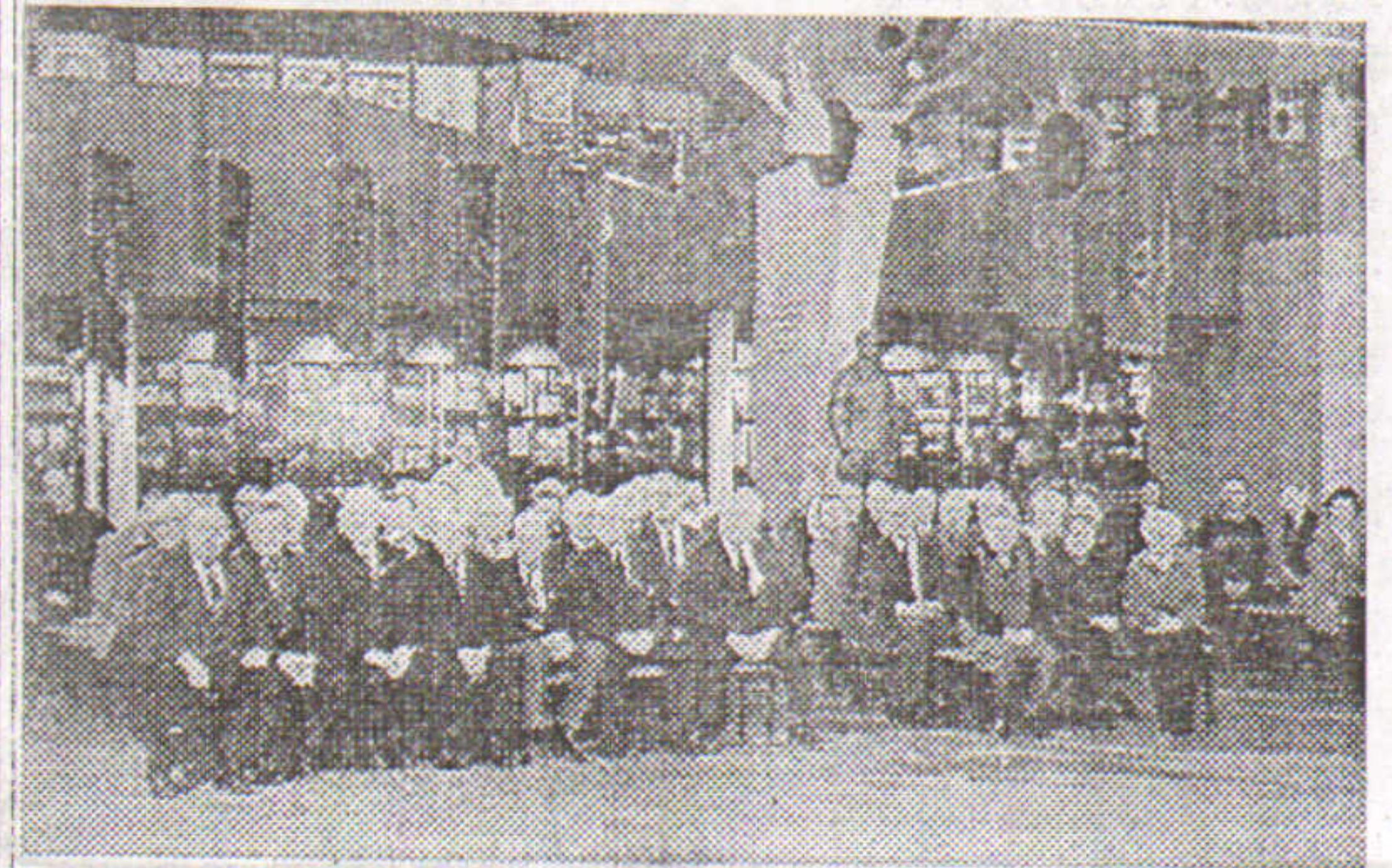
За два десятилетия на пяти "челноках" выполнено свыше ста полетов на околоземную орбиту.

Можно спорить об экономических и технических преимуществах и недостатках воздушно-космических самолетов, но ясно одно: за этим направлением – будущее.

*К печати подготовила
М. Веснина
по материалам книги
Д. Соболева "История
самолетов мира".*

комитета и руководства завода.

О работе поселкового совета ветеранов рассказал его председатель А.Ф. Панюшкин (он уже отчитывался в нашей газете). А руководитель заводского музея Г.П. Абаева познакомила делегатов конференции с различными направлениями своей деятельности и обратилась с призывом передать в музей реликвии из домашних архивов (это могут быть не только исторические документы и материалы, но и какие-то вещи, предметы быта прошлых лет).



(Окончание на стр. 7)

Неординарная личность

При участии Александра Ильича на заводе выпускалось целое семейство МиГов, были внедрены в производство уникальные технологии, осваивалось новое оборудование. Директор смело шел на создание новых служб и цехов и, в связи с производственной необходимостью, на реконструкцию ряда производств. В сфере его внимания всегда было развитие технического прогресса на заводе.

Александр Ильич был инициатором строительства информационно-вычислительного центра, без которого, по его мнению, завод не мог считаться передовым предприятием. При непосредственном участии А.И. Ярошенко внедрялись системы качества КАНАРСПИ и ППОМ, которые в дальнейшем получили широкое распространение. Авторитет директора в коллективе оставался всегда высоким. Ни одно важное начинание не проходило без его участия. Как руководитель, он уделял большое внимание людям труда: улучшению их бытовых условий, повышению их знаний и культуры.

Наш директор пользовался заслуженным уважением всех горьковчан. Он был членом райкома и обкома КПСС, депутатом областного Совета, делегатом XIX, XXII и XXIII съездов КПСС.

Талантливый пропагандист, Александр Ильич часто выступал на конференциях, в областной и городской печати по вопросам строительства и развития промышленности.

За заслуги перед государством А.И. Ярошенко был награжден двумя орденами Ленина и орденом Красного Знамени. А в 1968 году он был удостоен звания лауреата Государственной премии СССР.

В воспоминаниях многих заводчан чувствуется гордость за причастность к времени этого талантливого и разностороннего человека.

*Подготовила Р. Николаева
по материалам заводского музея.*



Урок культуры поведения

В этом году завод отмечает свое 70-летие. И вся газета пестрит всевозможными историческими материалами.

Вот и мне вспомнилось...

В конце 1968 года я совсем молодой девчонкой пришла на авиационный завод. По роду работы мне часто приходилось бывать в пятом корпусе. И так, иду я по заводууправлению, а встречу импозантный, уже немолодой (по моим меркам того времени), в очках мужчина. Он приближается и здоровается явно со мной. Меня это изрядно удивило. И когда это повторилось еще и еще раз, я, вся ликуя от переполняющего меня веселья по поводу странностей какого-то явно высокопоставленного "дядьки", рассказала об этом на работе. На что мне совершенно спокойно ответили: это – директор завода Александр Ильич Ярошенко. И объяснили, что он всегда и со всеми здоровается первым. И все считали тогда, что это от его уважительного отношения ко всем работникам нашего завода.

И только много позднее, когда жизнь занесла меня в иные места, получая социологическое образование, я узнала, что это соблюдение служебного этикета, т.е. руководитель (гласят те правила) здоровается с подчиненными всегда первым.

Вот такой урок культуры поведения преподал мне, провинциальной девчонке, далекой тогда от понятия "менеджмент", один из талантливейших руководителей нашего завода – Александр Ильич Ярошенко, имя которого носит одна из улиц поселка авиастроителей.

А. Зорюкова.