

Научная статья
УДК 008
DOI: 10.20323/1813-145X-2024-2-137-252
EDN: ZCGMTE

Гуманитарные аспекты космических проектов XX века (советская Безымянка)

Нина Владимировна Ковалюнас

Кандидат философских наук, доцент, Институт развития образования. 443111, г. Самара, Московское шоссе, 125А
kovalunas@rambler.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4670-4743>

Аннотация. «Безымянка» – название крупнейшего индустриального района города Куйбышева, ныне Самары. В современной научной литературе Безымянка, несмотря на то, что именно этот новый индустриальный район, развернутый в Куйбышеве в годы войны сделал город и «запасной столицей», и ведущим авиа- и ракетостроительным центром страны, слабо персонифицирована. Задуманный как территория, прилегающая к железнодорожной станции с аналогичным названием, этот район города в годы Великой отечественной войны был приспособлен для заводов и жилья рабочих, эвакуированных из разных районов страны. В военные и особенно послевоенные годы Безымянка фактически была превращена во второй исторический центр города: в 1949 году даже рассматривался вопрос о присвоении этому району статуса города, однако по ряду причин этим статусом наделили Новокуйбышевск, а Безымянка так и осталась промышленным районом Куйбышева. Тем не менее, по ряду признаков, она вполне могла считать себя «городом в городе», как долгое время жители Безымянки и считали.

Современные исследователи утверждают, что Безымянка безмолвна и безлика. Философия индустриальной цивилизации вынесла на авансцену оценки трудовой подвиг и идеологию достижений успехов, оставив без внимания человеческое измерение жизни тружеников Безымянки. Гипотеза исследования состоит в том, что индустриальная Безымянка – это не отсутствие культуры, это особая культура, смысловым ядром которой является подвиг, жизнь ради большего, это немногословная, во многом засекреченная система, с особым набором ценностей, в новых условиях оказавшаяся нежизнеспособной. В статье используется методология анализа биографий, на основе которой и выявляются основные доминанты этой конфигурации ценностей.

Ключевые слова: запасная столица; Безымянка; индустриализация; индустриальный район; эвакуация; космос; ракетостроение

Для цитирования: Ковалюнас Н. В. Гуманитарные аспекты космических проектов XX века (советская Безымянка) // Ярославский педагогический вестник. 2024. № 2 (137). С. 252–261. <http://dx.doi.org/10.20323/1813-145X-2024-2-137-252>. <https://elibrary.ru/ZCGMTE>

Original article

Humanitarian aspects of XX-century space projects (soviet Bezmyyanka)

Nina V. Kovalyunas

Candidate of philosophical sciences, associate professor, Institute for education development. 443111, Samara, Moskovskoye highway, 125A
kovalunas@rambler.ru, <https://orcid.org/0000-0003-4670-4743>

Abstract. The relevance of research. «Bezmyyanka» is the name of the largest industrial district of the city of Kuibyshev, now Samara. In modern scientific literature, Bezmyyanka, despite the fact that it was this new industrial area deployed in Kuibyshev during the war years that made the city both the «reserve capital» and the leading aviation and rocket center of the country, is poorly personified. Being conceived as an area adjacent to a railway station with the same name, this area of the city during the Great Patriotic War was adapted for housing workers evacuated from different parts of the country, factories. During the war and especially after the war, Bezmyyanka was actually turned into the second historical center of the city: in 1949, the issue on assigning city status to this area was even considered, however, for a number of reasons, Novokuibyshevsk was given this status, and Bezmyyanka remained an industrial district of Kuibyshev. Nevertheless, for a number of reasons, it could be considered as a «city within a city», as the residents of Bezmyyanka treated themselves for a long time.

Modern researchers claim that the Bezmyanka is silent and faceless. The philosophy of industrial civilization brought to the forefront the assessment of labor feat and the ideology of success, ignoring the human measuring of the life of the workers in Bezmyanka. The hypothesis of the study is that the industrial Bezmyanka is not the absence of culture, it is a special culture, the semantic core of which is a feat, a life for more, it is a laconic, largely secret system with a special set of values, which turned out to be unviable in new conditions. The article uses methodology for analyzing biographies, on the basis of which the main dominants of this configuration of values are identified.

Key words: reserve capital; Bezmyanka; industrialization; industrial area; evacuation; space; rocket engineering

For citation: Kovalyunas N. V. Humanitarian aspects of XX-century space projects (soviet Bezmyanka). *Yaroslavl pedagogical bulletin*. 2024; (2): 252-261. (In Russ.). <http://dx.doi.org/10.20323/1813-145X-2024-2-137-252>. <https://elibrary.ru/ZCGMTE>

Введение

Когда сибирские, уральские, среднеазиатские поезда, следуя из Москвы, отходят от перрона самарского вокзала, и через несколько минут за окнами начинает мелькать долгая вереница заводских корпусов, мало кто из пассажиров знает, что в течение четверти часа поезд будет пересекать территорию космической области, которую называют «Безымянка», и чей уникальный научный потенциал вполне может быть сопоставим с потенциалом небольшой высокоразвитой страны. Самый надежный в мире ракетоноситель «Союз», военные и гражданские самолеты; спутники наблюдения и космический самолет «Буря»; семейство двигателей «НК» для самолетов, ракет и газодобывающей отрасли; две советские суперракеты Н1 (лунная) и «Энергия», отечественные и международные орбитальные станции, авиакосмические сплавы и композиты – перечислять можно долго. Все это полностью или частично создавалось в Куйбышеве-Самаре, на Безымянке.

Безымянка – название крупнейшего индустриального района города Куйбышева, ныне Самары. Выразительное имя можно трактовать и как метафору многих индустриальных городов советской эпохи.

В гуманитаристике существуют исследования хронотопа Самары, которые подтверждают, что в Самаре бытует разлом между «старым» и «индустриальным городом» [Бурлина, 2021]. Современная Безымянка – особый мир и образ, не нашедший сопутствующих ему медийных форм, архитектуры и дизайна. Это удобно устроенное пространство, в котором к услугам человека имеется весь набор формальных идентификаторов — паспорт с пропиской на определенной жилплощади, поликлиника, школа и т. п. Но это «не-те-пространства», в которых человек проявляет себя индивидуально. У Самары и у Безымянки разные не-места и разные архетипы, если

данное понятие применить к анализу города. Мощная Безымянка нередко чувствует себя тенью маленькой Самары, где есть театры, парки, музеи [Бурлина, 2021].

Говоря о перспективах интеграции, многие исследователи не испытывают оптимизма: два субгорода друг другу все еще враждебны, при Советах Куйбышев теснил Самару, удушив ее торговлю, зато сейчас Самара распродает куйбышевскую индустрию. Если в старой Самаре сосредоточено культурное наследие, а в новом центре близ нее – новостройки, то на Безымянке – заводы, концентрации которых позавидует даже Урал [Бурлина, 2021, с. 147].

Что же такое Безымянка?

Название «Безымянка» – это не метафора: так действительно еще до революции назывался полустанок, возле которого в войну стали выгружать эвакуированные заводы.

Острота этого имени состоит в том, что, как другие советские индустриальные города, Безымянка слабо персонифицирована. Нет персоналий, хотя там работало множество образованных и талантливых специалистов. Конечно, были официальные характеристики, передовицы в многотиражках. Однако для современных школьников и студентов прочитать почтовые открытки со стихами или письмами людей военного времени, а также увидеть современные инсталляции – невозможно. Безмолвна советская Безымянка [Бурлина, 2021].

Есть ли тому причина? Возможно изгибы истории сначала российского, потом советского, а затем снова российского общества являются ответом на этот вопрос.

Впервые название станции Безымянка появилось на картах военного ведомства Российской империи в самом начале XX века. Поражение в русско-японской войне выявило техническую отсталость отечественной оборонной промышленности. В частности стало ясно, что без новейших бризантных взрывчатых веществ нельзя

надежно поражать инженерные сооружения и бронированные корабли противника. В 1906 году Николай II издал указ о строительстве Государственных заводов по выработке взрывчатых веществ и по производству взрывателей к артиллерийским снарядам. По решению Артиллерийского совета при Военном министерстве такие заводы предстояло разместить на территории Самарской губернии. Для строительства завода взрывчатых веществ были предложены на продажу пять земельных участков в районе железнодорожных станций. Комиссия во главе с руководителем Охтинского порохового завода Владимира Порфирьевича Иващенко, прибывшая в Самару в июне 1909 г., признала лучшим участок у станции Безымянка. Но торги не состоялись: владелец земли запросил слишком большую цену, что не устроило Главное артиллерийское управление и дачная местность Безымянка на четверть века осталась в стороне от большого промышленного строительства.

Факторы, определившие в первой половине XX века становление Самарского-Куйбышевского промышленного узла были весьма переменчивы. Лишь в 30-е годы стрелка, определяющая главный вектор развития городской индустрии Самары, остановилась на «авиастроении».

В первые десять лет после Октябрьской революции Самара «донашивала» свою дореволюционную промышленность как старую одежду. Однако 1 сентября 1939 года началась Вторая мировая война и стрелка, определяющая вектор приоритетов развития промышленности изменила свое направление: по решению ЦК ВКП(б) в Куйбышеве было решено возводить два самолетостроительных и два моторостроительных завода. В 1940 году постановлением Государственного комитета обороны при СНК СССР № 343-с от 06.08.1940 г. определялось создание Управления Особого строительства и Безымянлага для строительства авиационных заводов с размещением Управления в районе Безымянки.

Таким образом, современная судьба куйбышевских предприятий началась с барачных Безымянлага, одного из островов «архипелага ГУЛАГ»...

Осенью 1941 года, когда враг подходил к Москве, из столицы в Куйбышев был эвакуирован Государственный завод № 1. Через 10 суток, 28 октября он возобновил работу на Безымянке. Опорным предприятием нового авиастроительного комплекса стал также завод № 18. Так на Безымянке начался куйбышевский этап исто-

рии авиационных заводов и размещенного чуть дальше, также эвакуированного из Москвы, моторостроительного завода № 24.

Первый Ил-2, построенный заводом № 1 (позже – завод «Прогресс», ныне ГНПРКЦ «ЦСКБ – Прогресс»), взлетел в небо в декабре 1941 года. И конечно главной заслугой в том, что в ту военную зиму, когда по просторным цехам вольно гулял студеный ветер, люди обогривались у костров, но не выходили с рабочих мест сутками, была уверенность руководства предприятия, способность сохранять и передавать эту уверенность людям, работающим на предприятии. [Государственный научно-производственный..., 2004]

Анатолий Тихонович Третьяков – первый директор завода.

Родился в 1899 году в Нижнем Новгороде в семье кузнеца Сормовского судостроительного завода. В 1924 году с дипломом техника переехал в Москву, поступил на государственный авиационный завод № 1, где работал чертежником, технологом, конструктором, ведущим инженером, заместителем начальника цеха, начальником планового отдела, начальником производства, главным инженером завода. С февраля 1941 года А. Т. Третьяков назначен директором завода.

Вот, что он писал о том времени: «Началась эвакуация, все работающие на заводе получили вперед месячную зарплату, продовольствие и главные силы рабочих во главе с главным инженером завода были через день после указания организованно отправлены на восток. Во время следования предприятия на новую строительную площадку эшелоны подвергались бомбежкам и обстрелам вражеской авиации. Были материальные и людские потери, на место приехало 6980 заводчан. Строительство завода и монтаж оборудования шли ударными темпами. Люди работали днем и ночью. Прямо в недостроенных цехах устанавливали станки, подключали электроэнергию, прокладывали различные коммуникации. По непролазной грязи на стальных листах вручную перемещались грузы. Вокруг завода развернулось жилищное строительство. Наспех соорудили бараки, другие временки, лишь бы разместить людей, обеспечить теплом. Рабочие смены длились по 16, 18, 20 часов. Ударил сорокоградусные морозы, но люди оставались на рабочих местах» [Государственный научно-производственный..., 2004, с. 9–10]. Проводя эвакуацию, Третьяков нарушил приказ Чрезвычайной тройки – корпуса эвакуированного завода

в Москве не взорвал. В то время это был не просто поступок – это был подвиг. В декабре 1941 года начался серийный выпуск штурмовиков Ил-2. В сентябре-октябре 1942 года под руководством Третьякова по чертежам заводского СКО три одноместных штурмовика были переоборудованы в двухместные и после успешных испытаний в боях получили благодарность фронтовиков и просьбы выпускать штурмовики с кабиной стрелка. В июне 1944 года Третьяков был отозван в Москву. Но в Куйбышеве остался эвакуированный из Москвы и возрожденный под его руководством авиазавод, переименованный в 1961 году в «Прогресс».

С 1944 по 1962 г. завод возглавлял Виктор Яковлевич Литвинов. Человек, который в 16 лет, как и большинство его сверстников, грезил об авиации: она была самым зримым воплощением технического прогресса, своего рода символом неограниченных возможностей человеческого разума. И неудивительно, что таганрогский мальчик Виктор Литвинов, принявший от отца тягу к «железкам» пошел учиться в индустриальный (позднее авиационный техникум). Ему повезло, по окончании техникума в 1930 году он был направлен в Москву на авиационный № 1 техникум-конструктором в сборочный цех. А через два года молодой специалист Литвинов поступает на вечернее отделение Московского авиационного института. В 1937 году с отличием заканчивает его и получает новое назначение – начальник технического отдела. Блестящие способности студента-заочника не остались незамеченными: Литвинову предлагают аспирантуру. Однако он предпочитает завод. В свои 28 лет он уже заместитель главного инженера – главный технолог завода. Он был одним из авторов и организаторов первого поточного метода сборки самолетов по суточному графику. В 1941 году демонтаж, эвакуация и сверхсжатые сроки монтажа завода на новой площадке – со всем этим главный инженер В. Я. Литвинов справился успешно. Организовал и здесь поточное производство, изменил принцип работы конвейерной линии, чтобы при стендовой сборке передвигались и самолеты, и сами станды. После доклада Литвинова об этом новшестве на отраслевом совещании, переход на конвейерное и поточное производство стал в авиапромышленности массовым. С 1944 года он возглавил завод. Годы спустя Виктор Яковлевич Литвинов вспоминал «Завод наш был серийным, выпускали мы изделия и поточным методом, но всегда стремились к

обновлению своей продукции. Как только налаживался устойчивый серийный выпуск той или иной машины, я ехал в Наркомат и просил новое задание». [Государственный научно-производственный..., 2004, с.11]

Москва не боялась поручать заводу освоение машин новейших типов, передовых по своей конструкции и техническим характеристикам. Литвинову было дело до всего, начиная с организации производства и производственного быта и кончая условиями жизни заводчан. Он продолжил начатое А. Т. Третьяковым жилищное строительство, развернув его гигантскими темпами. Только за два года с 1943 по 1945 год было построено около 30000 кв. м. благоустроенного жилья, пионерлагерь на 500 мест и клуб «Победа». А в послевоенные годы – еще 129,8 тысяч кв. метров, в том числе методом народной стройки – 65 тыс. кв. м. Это благодаря Литвинову площадь им. Кирова венчает великолепный дворец Культуры. К слову, за «архитектурные излишества», так в свое время Хрущев окрестил коллонады и тому подобное, Литвинову был объявлен партийный выговор, но он настоял на своем и проект не заменили.

Высокий коэффициент надежности Виктор Яковлевич заложил в основу дела, которому отдал 18 лет. И когда его в 1962 году назначили председателем куйбышевского Совнаркома, а через три года – заместителем министра общего машиностроения, завод представлял собой великолепно налаженную систему, способную к выпуску как серийных, так и новых «необкатанных» машин.

Традиция «быть первым» сохранилась. Сохранилась и память о талантливом человеке, не только в мраморном изваянии бюста дважды Героя Социалистического Труда и дважды лауреата Государственной премии, кавалера четырех орденов Ленина и ордена Трудового Красного Знамени – Литвинова, установленного на его родине в Таганроге. Память о Литвинове живет в шумных кварталах Безымянки и Юнгорода, в величественном здании ДК на площади Кирова, в том большом государственном деле, имя которому – завод «Прогресс».

Многие эвакуированные из Москвы в Куйбышев заводы укоренились в послевоенное время на волжской земле – и это дало второе дыхание предприятиям с дореволюционной и довоенной биографией – заводу имени Масленникова, КАТЭКу...

Однако куйбышевский завод «Прогресс» – эта особая составляющая сформированной в результате эвакуации московских заводов в малоиндустриальный регион «культуры подвига и достижения», положившей начало новой философии индустриализации на волжской земле. Именно благодаря столь мощной технологической и профессиональной базе куйбышевский завод «Прогресс» стал самой реализовавшейся, самой материализовавшейся мечтой Сергея Павловича Королева. Но это были уже шестидесятые годы.

Куйбышев – это начало серийного космического ракетостроения. Именно такое производство организовал в 1958 году в Куйбышеве С. П. Королев.

Ветераны «Прогресса» рассказывали, что во время ночных смен им не раз доводилось видеть в цехах Сергея Павловича Королева – «мимоходом» из Москвы на Байконур или с космодрома в столицу он ненадолго приземлялся в Куйбышеве, на заводском аэродроме.

Один, без свиты, Королев медленно проходил мимо стоящих на стапелях будущих ракет.

Так ли все было на самом деле или это только красивая легенда? Ветераны вспоминали, что обычно на космодром летали ночью, чтобы сэкономить рабочее дневное время: такой полет обычно длился восемь часов. Поэтому ночные посадки в Куйбышеве, чтобы захватить кого-то из специалистов, вполне возможны.

Одним из ветеранов, рассказывающих эту историю, был и дед автора статьи – Петр Максимович Мельниченко. После демобилизации с фронта, в 1949 году, он пришел мастером на авиационный завод № 1, работал в плановом бюро цеха, поступил в вечерний институт, который в 1973 году закончил и стал начальником сначала планового бюро цеха, а потом заместителем начальника и, наконец, начальником планового отдела всего завода.

На подобном производстве люди росли «по ступеням», только успешное прохождение предыдущей ступени и получение знаний и квалификации давали возможность перейти на более высокий и, следовательно, ответственный пост. Знания, квалификация и ответственность учитывались тогда только в связке: иначе было нельзя. Завод № 1 разделился на авиационный завод и завод «Прогресс». Придя на завод, который возглавлял Литвинов, Мельниченко работал со многими его руководителями – А. Т. Абрамовым, А. Я. Ленковым, А. А. Чижовым. И, как и все, кто работал с руководителями подобного

масштаба, он восхищался их самоотверженностью и вкладом в дело страны. Многие легендарные для нашей страны теперь имена в те годы были не символами эпохи, а личностями с ярким характером. Сегодня, говоря о самарских ракетах и спутниках, обычно отмечают высокую технологическую культуру специалистов: они стремились быть лучшими, они видели себя и страну только первыми. И именно такая установка позволила заводу «Прогресс» успешно определить судьбу молодой тогда ракетной отрасли.

Куйбышевский этап деятельности Королева – это в первую очередь развитие практической и прикладной космонавтики. Именно этот важнейший участок Королев поручил Дмитрию Ильичу Козлову, передав фактически в его руки все космическое будущее страны – и свою собственную, главного конструктора судьбу.

Почему Королев для решения ответственной государственной задачи остановил свой выбор на вездущем конструкторе Д. И. Козлове?

Ветераны ОКБ-1 из Подлипков – Калининграда-Королева прекрасно помнят молодого, неименитого конструктора Дмитрия Козлова, подтянутого, общительного, азартно играющего в футбол во время коллективных поездок на природу в Болшево. В Подлипках его до сих пор считают своим: «Ну, Козлов же наш, он у нас работал, он от нас в Куйбышев ушел. Каким он был, когда работал в Подлипках? Смелый, честный, порядочный, он не подставит, он не напишет бумажечку, что – вот это мне поручил Сергей Павлович Королев, поэтому я не виноват. Он скорее сам грудью закроет» [Полетаева, 2006, с. 65].

По признанию самого Дмитрия Ильича, ехать в Куйбышев он не хотел – ему нравилось работать в Подлипках, там же, в ОКБ-1, работала и его жена Зоя Васильевна. В Куйбышеве московскому конструктору была выделена комната в заводском семейном общежитии – обычной безымянской коммуналке: длинный коридор, с множеством дверей, общая кухня...

Дмитрий Ильич Козлов был фронтовик – а в 1958 году это была не просто строка в анкете. Жесткое деление «фронтовик» – «не фронтовик» многое определяло в характере взаимоотношений людей.

Военная биография руководителя («за кулисами не прятался, ушел на передовую») имела особое значение на Безымянке. Кадровые рабочие, которые были эвакуированы в 1941 году вместе с предприятиями в Куйбышев, вынесли на своих плечах становление Безымянского

авиационного комплекса в суровое военное лихолетье. В конце 50-х годов они были в расцвете сил и мастерства. Фэзеушники, мальчишки и девчонки военных лет, попавшие на городские предприятия из сел и деревень по трудовой мобилизации – те, кто выжил в холоде и голоде и прикипел сердцем к производству – им было под тридцать. За шестнадцать куйбышевских лет сложился исключительный по высочайшему профессионализму коллектив, для которого не существовало неразрешимых, невыполнимых задач. Заводчане прекрасно знали, почему фунт лиха и знали цену своему мастерству, а потому никого и ничего не боялись, даже Первого секретаря ЦК КПСС: город Куйбышев надолго заслужил репутацию опального после того, как на главной площади в день торжественного митинга, посвященного пуску Куйбышевской ГЭС, освистали и прогнали с трибуны САМОГО Никиту Сергеевича Хрущева [Полетаева, 2006].

В подобный заводской коллектив, конечно можно было назначить руководителя, но авторитет вместе с должностью не прилагается. Чем же подкупил московский конструктор? Прямотой и честностью – предстоящих трудностей от тех, с кем беседовал о новой работе, не скрывал. «Козлов очень смелый человек,» – в один голос говорили ветераны первого «королевского» набора [Полетаева, 2006]. Таких же смелых людей он себе и подобрал. Многие из тех, кто на всю жизнь прикипел к ракетному делу, пришли на «Прогресс» с институтской скамьи – вначале 1959 года лучшим студентам пятого курса факультета самолетостроения Куйбышевского авиационного института сообщили, что организуется обучение по новой специальности, связанной с проектированием и производством ракет. Желавшим предложили прослушать дополнительно еще один семестр. Они и стали костяком быстро растущего коллектива будущего ЦСКБ. Филиал № 3 ОКБ-1 в 1967 году был переименован в Куйбышевский филиал ЦКБЭМ, в 1974 году преобразован в самостоятельное предприятие под названием Центральное специализированное конструкторское бюро (ЦСКБ). Дмитрий Ильич руководил им с 1959 по 2003 г [Посвящается 50-летию первого полета..., 2011].

Еще одна яркая личность, человек, с которым автору статьи удалось изредка встречаться лично, – Анатолий Алексеевич Чижов, директор завода с 1980 по 1996 гг.

Не всегда определенные задатки человека четко проявляются в юношеские годы, но со

временем они могут выходить на первый план и заставлять человека отдавать всего себя избранному делу.

Анатолий Алексеевич Чижов после окончания школы не стал поступать в институт, а устроился работать директором клуба. Проработал два года, затем поступил в Казанский авиационный институт. После окончания института с отличием в 1960 году А. А. Чижов получил назначение на завод «Прогресс» [А. А. Чижов – создатель РН «Энергия», 2018, с. 4].

Работу на заводе Чижов начал в качестве инженера. Обладая кипучей энергией и огромными организаторскими способностями, Чижов превосходно справлялся с возложенными на него обязанностями и вскоре был избран председателем молодых специалистов завода. Задачи у совета были самые разнообразные: следить за адаптацией молодых специалистов, контролировать уровень зарплаты, создавать условия для карьерного роста, вести учет очередности на получение жилья молодыми специалистами. Для решения этих задач Анатолию Алексеевичу постоянно приходилось общаться с руководством завода. За высокие профессиональные навыки в 1967 году Чижов назначается заместителем начальника, а в 1968 году – начальником цеха.

В 1970 году Чижов направляется на «Байконур», где до 1973 года работает главным инженером. В 1977 году он приступил к выполнению обязанностей главного инженера 3 ГУ МОМ. Основным направлением его работы было обеспечение выполнения Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О создании многопарковой космической системы и перспективных космических комплексов». Завод «Прогресс» был головным в изготовлении блока «Ц», сборке и испытаниях МКС «Энергия-Буран». В 1980 году было принято решение назначить Чижова на должность директора завода. Создание носителя «Энергия» стало главной целью жизни Анатолия Алексеевича, все остальное оказалось за бортом.

Люди его поколения жили во времена Великой Отечественной войны, пережили голод, оккупацию, разруху, потерю родных и друзей. Защита интересов Родины была для них не пустым призывом, это был приказ, как на фронте: «Ни шагу назад! За нами Москва» [А. А. Чижов – создатель РН «Энергия», 2018, с. 29].

Люди, которые лично знали Чижова, говорили о его сложном и противоречивом характере, выполненные им объемы работ и изделия, со-

зданные в годы его руководства, говорят об Анатолии Алексеевиче как о незаурядной личности.

Он был фанатом своего дела, отдавался работе полностью на 100 % – его отношение к работе граничило с одержимостью. Приезжал на завод в 7:30, уезжал обычно последним в 0.00, забирал с собой почту, которую перерабатывал ночью, а утром ежедневно в 9:00 устраивал разнос за безграмотно оформленные документы. Вечерние оперативки начинались в 21:00 и заканчивались в 23:30. В субботние и воскресные дни он обычно находился на заводе. Старался сам во все вникнуть и принять решение. Ежедневно бывал в цехах, где следил не только за производством баков, но знал, к примеру, как укладывается кафельная плитка, если его не устраивало качество и расцветка, заставлял ломать и переделывать.

По отношению к своим заместителям и начальникам цехов и отделов Чижов мог вести себя как диктатор. В те времена директорам заводов, если они первый месяц не выполняли государственный план, объявляли выговор, второй месяц – строгий выговор по партийной линии, третий месяц – снимали с должности. У Анатолия Алексеевича такие же требования были к замам и начальникам цехов. Отдавая всего себя работе, Чижов требовал того же от подчиненных, и кто не выполнял этих требований, расставался с должностью. Чижов не признавал поезда и на все совещания всегда летал только самолетом. У него было своеобразное чувство юмора и нестандартные решения по социальным вопросам: как-то в 30-градусные морозы строители пожаловались, что им со второй смены в 00.00 не на чем добраться до дома. Чижов дал указание забрать автобус, который после оперативки развозил начальников цехов и отдать его строителям.

В отпуск ходить не любил, поэтому считал, что и замы в отпуск ходить тоже не должны. В финансовом плане больше любил лишать премии, чем премировать.

При всей жесткости и некоторых перегибах, работа директора оценивается по результату. И результат в итоге, конечно, был достигнут.

Именно на время руководства заводом Чижовым пришлись десятилетия работы на ЦСКБ – «Прогресс» Владимира Валентиновича Христофорова (отца автора статьи), поэтому о трудностях ухода в отпуск, невозможности его дома по субботам, а часто и по воскресеньям автор знает не из вторых рук. Тем не менее, В. В. Христофоров очень высоко оценивал Чижова как руководителя и, как и многие коллеги, считал его вклад

в развитие отечественной космонавтики недооцененным.

Нельзя не сказать несколько слов о Владимире Валентиновиче Христофорове и его вкладе в развитие космической отрасли. Он пришел в гальванический цех после окончания института в должности мастера.

В заводской многотиражке от 9 апреля 1974 года напечатана первая статья о нем, в которой Христофоров характеризуется как хороший организатор, способный и инициативный специалист, комсорг цеха, руководитель школы экономических знаний: старший мастер, взявший на себя обязательства освоить и внедрить в течение года новые техпроцессы и поступивший для того, чтобы повысить свои знания, во второй вуз (плановый институт) на вечернее отделение (*Чилингорьянц М. Старший мастер // Заводская жизнь. 1974 г. 9 апреля*)

В статье от 4 апреля 2007 под громким названием «Рассказ о настоящем человеке» (*Железникова О. Рассказ о настоящем человеке // Вестник Ракетно-Космического Центра ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс». 2007. 4 апреля*) дана уже более подробная биография – биография состоявшегося профессионала, специалиста с большой буквы, главного химика ЦСКБ-Прогресс.

Родился Владимир Валентинович Христофоров в Ульяновской области в семье сельских учителей. Его мать была директором школы, его отец прошел длинный фронтный путь: воевал в финскую, Великую Отечественную, брал Берлин, участвовал в штурме Рейхстага.

Когда Володя пошел в первый класс, умерла мать. Тогда мальчик внезапно повзрослел. А потом заболел отец и не смог заниматься воспитанием детей: мальчик был оформлен в детский дом.

Учился он всегда хорошо. Любил все предметы, но в особенности химию. Окончив школу и приехав в Куйбышев, Владимир Христофоров поступил в политехнический институт, на химико-биологический факультет. Получив в 1970 году диплом, был направлен на завод «Прогресс» молодым специалистом, начал трудовую биографию в гальваническом цехе. Спустя некоторое время женился, родились две дочери. Мастер, старший мастер, учеба вечерами в плановом институте – его энергии хватало на все. В 1978 г получил 2-й диплом о высшем образовании по специальности «экономист по труду». В 1984 году В. В. Христофоров стал заместителем начальника производства и начальником строящегося тогда комплекса анодирования

и химфрезировки. Он курировал работу подрядчиков, отвечал за качество, решал все технологические и технические вопросы. Вспоминая об этом времени, он говорил об огромной ответственности. Ежедневные оперативки в присутствии подрядчиков на уровне обкома. Этот труд не пропал даром. Технология в 1987 году была успешно внедрена.

Чем солиднее становился трудовой стаж, тем более сложные задачи ставились. В этом же 1987 году Христофоров становится начальником гальванического 173-го цеха, а в 1989 еще и 172-го цеха.

Более 50-ти лет Владимир Валентинович Христофоров отдал химии в космонавтике. В 1983 году в связи с созданием многоцветной космической системы «Энергия-Буран» была образована служба главного химика (*С высокой долей ответственности // Вестник Ракетно-Космического Цента ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс». 2011. 11 января*) Первым руководителем этой службы была Лиана Андреевна Яковлева. После Л. А. Яковлевой службу возглавил Христофоров.

Его день – день главного химика – был буквально расписан по минутам, он постоянно был занят большими и малыми делами предприятия. Коллеги характерной чертой начальника называют способность принимать ответственные решения. Вспоминают как инициативного, энергичного, самостоятельного, увлеченного и ответственного, умелого организатора (*Химия и жизнь // Вестник Ракетно-Космического Цента ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс». 2008. 6 августа*).

Когда появилась идея поставить в городе памятник всем ракетносителям Самары – настоящий ракетноситель – эту идею поддержали все: руководство предприятия, губернатор Самарской области, городские власти, даже Министерство обороны РФ пошло навстречу.

Ракетноситель «Союз» предприятию подарил космодром «Плесецк». Установка ракеты была осуществлена силами рабочих завода «Прогресс» под руководством главного инженера Н. П. Родина [20 проектов ..., 2016, с. 62].

Уникальность замысла была в том, что ракета должна размещаться вертикально, не опираясь хвостовой частью на наземные опоры, а как бы взлетая ввысь, как при штатном пуске. Эта задумка была блистательно воплощена.

1 октября 2001 года был торжественно открыт сам монумент, а спустя шесть лет открылись двери музея, который разместился внутри строитель-

ной конструкции под ракетой. Теперь это одно из красивейших мест города, его символ – ракета «Союз», начинающая свой полет в космос...

Обратим, однако, внимание, что на ракету смотрит (повернувшись спиной к проезжающим автомобилям) Дмитрий Ильич Козлов.

Легендарный конструктор стоит спиной к людям.. Возможно, таким образом неявно проявляется главная ценностная ориентация философии индустриальной Безымянки: жизнь ради большего, ради подвига. Как можно видеть, биографии людей, создающих смыслообразующее ядро этой культуры, – во многом, к сожалению, более производственные списки, нежели личностно и эмоционально окрашенные психологические портреты. Именно достижения, подвиг во имя большего являлся смысловой ориентацией доперестроечной Безымянки. Как только жизнь общества поменяла ориентиры, как только жизнь ради идеи потеряла ценность в новом мире, технологическая Безымянка стала безликой – другой, более «человечной» в основе своей идеи, философия индустриальной Безымянки предложить людям так и не смогла.

Библиографический список

1. 20 проектов, которыми гордимся! РКЦ «Прогресс»: 1996–2016. Самара : Прогресс, 2016. 84 с.
2. А. А. Чижов – создатель РН «Энергия» / отв. ред. М. В. Федотова. Самара : Прогресс, 2018. 104 с.
3. Буранок С. О. «Куйбышев – запасная столица СССР: образ города в англо-американском обществе 1941–1945 гг. Самара : Изд-во СамНЦ РАН, 2016. 66 с.
4. Бурлина Е. Я. «Старый город» – «Безымянка» – креативный город // Ярославский педагогический вестник. 2021. № 2 (119). С. 144–150. DOI 10.20323/1813-145X-2021-2-119-144-150
5. Бурлина Е. Я. Город как сцена: «Старый» – «Безымянка» – «Креативный» // Известия Самарского научного центра РАН. Социальные, гуманитарные, медико-биологические науки. 2021. Т. 23 № 77. С. 57–61.
6. Бурлина Е. Я. Индустриальный город как философско-культурологическая проблема: от советского Магнитогорска до культурной столицы Европы // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. Социальные, гуманитарные, медико-биологические науки. 2019. Т. 21. № 65. С. 11–14.
7. Бурлина Е. Я. Хронотопия города в аспектах теории и практической диагностики / Е. Я. Бурлина, Л. Г. Иливицкая // Ярославский педагогический вестник. 2015. № 5. С. 230–234.
8. Вебер М. Город / пер. с нем. М. И. Левиной ; науч. ред. К. А. Левинсон. Москва : Strelka press, 2017. 252 с.
9. Город как сцена. История. Повседневность. Будущее. Интернациональный исследовательский аль-

манах в 2 т. / науч. ред.: Е. Я. Бурлина, Ю. А. Кузовенкова, Л. Г. Иливицкая, Я. А. Голубинов. Самара, 2015. 388 с.

10. Государственный научно-производственный ракетно-космический центр «ЦСКБ-Прогресс» / автор и сост. Н. Н. Ембулаев. Самара : ИПК Содружество, 2004. 80 с.

11. Губанов Б. И. Триумф и трагедия «Энергии». Размышления главного конструктора. Т. 3. Энергия-Буря. Нижний Новгород, 2007. 657 с.

12. Гун Г. Е. Непреодолимое прошлое городов Южного Урала // Полифония городских пространств. Самара : Медиа-книга, 2014. С. 62–65.

13. Ерофеев В. В. Конструктор космической верфи / В. В. Ерофеев, Е. А. Чубачкин. Самара : ООО «Офорт», 2009. 308 с.

14. Методы обеспечения функциональной надежности пневмогидравлических и топливных систем ракетно-космического комплекса / под ред. В. П. Шорина и С. А. Петренко. Самара : Импульс, 1994. 256 с.

15. Многоцветная космическая система «Энергия – Буря». Москва : ОмВ-Луч, 2004. 356 с.

16. Незабываемые космические программы. Самара : ЦСКБ-Прогресс, 2006, 316 с.

17. Поляева В. Шагнущие к звездам. Самара : Типография ГНПРКЦ «ЦСКБ-Прогресс», 2006. 212 с.

18. Посвящается 50-летию первого полета человека в космос / сост. Ю. А. Изюмова. Самара : Агни, 2011. 64 с.

19. РКТ : научно-технический сб. Серия XII, вып. 1: Расчет, проектирование, конструирование и испытание космических систем. Самара, 1992–2003. Самара : Б. и., 256 с.

20. Самара космическая. Самара : Самарская Лука, 2001. 276 с.

21. Самара космическая. Самара : Самарская Лука, 2001. 276 с.

22. Черток Б. Е. Ракеты и люди. Лунная гонка. Москва : Машиностроение, 1999. 576 с.

Reference list

1. 20 projektov, kotorymi gordimsja! RCC «Progress»: 1996–2016 = 20 projects we are proud of! RCC «Progress»: 1996–2016. Samara : Progress, 2016. 84 s.

2. Chizhov – sozdatel' RN «Jenergija» = A. A. Chizhov – creator of RN Energia / otv. red. M. V. Fedotova. Samara : Progress, 2018. 104 s.

3. Buranok S. O. Kujbyshev – zapasnaja stolica SSSR: obraz goroda v anglo-amerikanskom obshhestve 1941–1945 gg. = Kuibyshev is the reserve capital of the USSR: the image of the city in Anglo-American society in 1941–1945. Samara : Izd-vo SamNC RAN, 2016. 66 s.

4. Burlina E. Ja. «Staryj gorod» – «Bezmyanka» – kreativnyj gorod = «Old Town» – «Bezmyanka» – creative city // Jaroslavskij pedagogicheskij vestnik. 2021. № 2 (119). S. 144–150. DOI 10.20323/1813-145H-2021-2-119-144-150

5. Burlina E. Ja. Gorod kak scena: «Staryj» – «Bezmyanka» – «Kreativnyj» = City as a scene: «Old» –

«Bezmyanka» – «Creative» // Izvestija Samarskogo nauchnogo centra RAN. Social'nye, gumanitarnye, mediko-biologicheskie nauki, T. 23 № 77. 2021 S. 57–61.

6. Burlina E. Ja. Industrial'nyj gorod kak filosofskokul'turologicheskaja problema: ot sovetskogo Magnitogorska do kul'turnoj stolicy Evropy = Industrial city as a philosophical and cultural problem: from Soviet Magnitogorsk to the cultural capital of Europe // Izvestija Samarskogo nauchnogo centra Rossijskoj akademii nauk. Social'nye, gumanitarnye, mediko-biologicheskie nauki. T. 21. № 65. 2019 S. 11–14.

7. Burlina E. Ja. Hronotopija goroda v aspektah teorii i praktičeskoj diagnostiki = Chronotopia of the city in aspects of theory and practical diagnostics / E. Ja. Burlina, L. G. Ilivickaja // Jaroslavskij pedagogicheskij vestnik. 2015. № 5. S. 230–234.

8. Veber M. Gorod = City / per. s nem. M. I. Levinoj ; nauch. red. K. A. Levinson. Moskva : Strelka press, 2017. 252 s.

9. Gorod kak scena. Istorija. Povsednevnost'. Budushhee. Internacional'nyj issledovatel'skij al'manah v 2 t. = City as a stage. History. Everyday life. Future. International Research Almanac in 2 vols. / nauch. red.: E. Ja. Burlina, Ju. A. Kuzovenkova, L. G. Ilivickaja, Ja. A. Golubinov. Samara, 2015. 388 s.

10. Gosudarstvennyj nauchno-proizvodstvennyj raketno-kosmicheskij centr «CSKB-Progress» = State research and production rocket and space center «TsSKB-Progress» / avtor i sost. N. N. Embulaev. Samara : IPK Sodruzhestvo, 2004. 80 s.

11. Gubanov B. I. Triumf i tragedija «Jenergii». Razmyshlenija glavnogo konstruktora. T. 3. Jenergija-Buran = Triumph and tragedy of «Energia». Reflections of the chief designer. V. 3. Energia-Buran. Nizhnij Novgorod, 2007. 657 s.

12. Gun G. E. Nepreodolimoje proshloe gorodov Južnogo Urala = The insurmountable past of the cities in the South Urals // Polifonija gorodskih prostranstv. Samara : Medija-kniga, 2014. C. 62–65.

13. Erofeev V. V. Konstruktor kosmicheskoi verfi = Space yard constructor / V. V. Erofeev, E. A. Chubachkin. Samara : ООО «Ofort», 2009. 308 s.

14. Metody obespečenija funkcional'noj nadežnosti pnevmogidravličeskikh i toplivnyh sistem raketno-kosmicheskogo kompleksa = Methods of ensuring the functional reliability of pneumohydraulic and fuel systems of the rocket and space complex / pod red. V. P. Shorina i S. A. Petrenko. Samara : Impul's, 1994. 256 s.

15. Mnogorazovaja kosmicheskaja sistema «Jenergija – Buran» = Reusable space system «Energia – Buran». Moskva : OmV-Luch, 2004. 356 s.

16. Nezabyvaemye kosmicheskie programmy = Unforgettable space programs. Samara : CSKB-Progress, 2006, 316 s.

17. Poletaeva V. Shagnuvshie k zvezdam = Stepping towards the stars. Samara : Tipografija GNPRKC «CSKB-Progress», 2006. 212 s.

18. Posvjashhaetsja 50-letiju pervogo poleta cheloveka v kosmos = Dedicated to the 50-th anniversary of the first human space flight / sost. Ju. A. Izjumova. Samara : Agni, 2011. 64 s.

19. RKT : nauchno-tehnicheskij sb. Serija XII, vyp. 1: Raschet, proektirovanie, konstruirovanie i ispytanie kosmicheskikh sistem = RKT: scientific and technical collection. Series XII, issue 1: Calculation, design, engineering and testing of space systems. Samara, 1992–2003. Samara : B. i., 256 s.

20. Samara kosmicheskaja = Space Samara. Samara : Redakcija zhurnala «Samarskaja Luka», 2001. 276 s.

21. Samara kosmicheskaja = Samara space. Samara : Redakcija zhurnala «Samarskaja Luka», 2001. 276 s.

22. Chertok B. E. Rakety i ljudi. Lunnaja gonka = Rockets and people. Moon race. Moskva : Mashinostroenie, 1999. 576 s.

Статья поступила в редакцию 26.01.2024; одобрена после рецензирования 25.02.2024; принята к публикации 28.03.2024.

The article was submitted 26.01.2024; approved after reviewing 25.02.2024; accepted for publication 28.03.2024.