

Легендарный С.И.Белиловский

В авиационной истории нашего города есть имя, которое за историческими наслоениями как-то оказалось подзабытым. Это Белиловский Сергей Иванович – директор левобережного авиазавода с 1951 г. по 1960 г. Все, кто директорствовал после него, кого он воспитал и, как говорят «поставил на крыло», стали Почетными гражданами города, награждены многими государственными наградами. О них вспоминают. Его же имя трудно теперь найти в анналах истории города, и что странно, в истории Дубненского машиностроительного завода. Хотя он за годы своей жизни и работы на территории современной Дубны внес ощутимый вклад в развитие авиационного производства, в развитие поселка и города Иваньково, нынешнего левобережья. По сути дела Сергей Иванович был в числе первых и главных организаторов создания ракетной техники в нашей стране, человеком, сформировавшим облик предприятия, ставшим в 60-е - 80-е годы прошлого века одним из лучших в советской авиационной отрасли, выпускавшим уникальнейшую для своего времени оборонную технику. Ту, которая обеспечивала Советскому Союзу военный паритет всю вторую половину XX века. 3 июля Белиловскому исполнилось 130 лет со дня рождения.



В поселок Иваньково он приехал в июле 1951 года зрелым человеком, имевшим большой производственный опыт работы в отечественном авиастроении, прекрасно зарекомендовавшим себя техническим специалистом и умелым руководителем, талант которого раскрылся в годы Великой Отечественной войны. Нарком авиационной промышленности военной поры А. И. Шахурин в своих мемуарах «Крылья победы», говоря о напряженном труде директоров и главных инженеров авиазаводов, отметил и Белиловского среди тех, кто «внес огромный вклад в развитие социалистического народного хозяйства, становление оборонной промышленности, кто прошел суровую проверку войной и показал себя блестящим организатором и крупным специалистом авиационного дела».

Родился С.И.Белиловский в Москве. Здесь окончил в 1911 г. старейшее в стране Первое реальное училище. По тем временам это было очень хорошее образование. Оно создавало возможности для дальнейшего обучения по инженерным специальностям. Не удивительно, что именно это и станет делом всей жизни Сергея Ивановича. Трудиться он начнет с апреля 1915 г. слесарем на заводе «Динамо» (г. Москва), а потом станет сборщиком телефонных аппаратов на заводе военно-полевых телефонов. В октябре 1916 г. его призвут в армию и он до февраля 1917 гг. станет юнкером Алексеевского военного училища. Февраль – август 1917 г. – прапорщик, младший офицер 1 запасной артиллерийской бригады. Октябрь 1917 – февраль 1918 гг. – подпоручик батареи 101 лёгкой артиллерийской бригады, 101 стрелковой дивизии в австрийском г. Броды.

Вернувшись в советскую Россию свяжет свою судьбу с Красной Армией. В марте – октябре 1918 г. служит при инспекторе артиллерии в штабе Петроградского фронта. С ноября 1918 г. по октябрь 1922 гг. проходил службу при командире бригады 2 тяжёлой артиллерийской бригады в г. Москве. Увольняется из армии и до июля 1923 гг. заведует мастерскими при механическом экспериментальном заводе Московского Совета народного хозяйства, а затем до мая 1932 гг. работает директором московской суконной фабрики им. П. Алексеева. В 1926 г. окончивает вечернее отделение МВТУ им. Н.Э.Баумана по специальности инженер-механик. Дальше по декабрь 1937 гг. был

заместителем технического директора авиационного завода № 81 ГВФ в г. Тушино. В декабре 1937 произошел крутой поворот в его трудовой биографии. Он становится главным инженером авиазавода № 126 в г. Комсомольске-на-Амуре. Потом его как грамотного и квалифицированного специалиста в 1939 г. забирают на работу в Главное управление народного комиссариата авиационной промышленности, где он руководит одним из отделов. В мае 1941 г. С.И.Белиловского возвращают на Дальний Восток. В Комсомольске-на-Амуре, на заводе №126 он до 1950 г. работает начальником производства, главным инженером, а с 1947 г. директором. В 1950 году был отозван в Москву и назначен главным технологом 10-го Главного управления Министерства авиационной промышленности СССР. За период его работы на заводе №126 было поставлено производство самолетов ДБ-3, ДБ-3Ф (ИЛ-4), ЛИ-2Т, ЛИ-2П, положено начало освоению производства самолета МиГ-15. Оценкой его труда в годы войны стало награждение в 1942 г. орденом Красной Звезды. В 1945 г. его наградят орденом Отечественной войны 1-й степени, медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941 – 1945 гг.», «За победу над Японией», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941 - 1945 гг.», знаком «Отличник социалистического соревнования авиационной промышленности».



г. Комсомольск-на Амуре, завод №126. В центре С.И.Белиловский. 1942 г.

Директором иваньковского опытного завода он стал в особый момент. Надежды на немецкий прорыв в отечественном реактивном авиастроении по мнению руководства



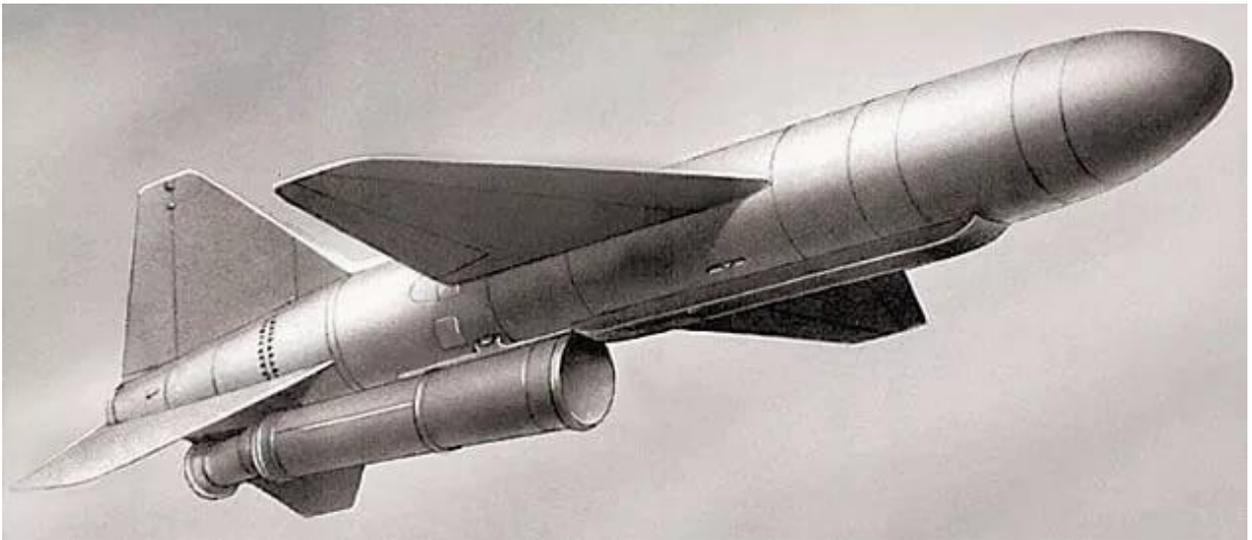
минавиапрома, да и страны не оправдались. Поэтому и решено было работы немецких специалистов здесь свернуть, их с предприятия убрать, а на площадях его начать решать новые конструкторские и производственные задачи. Постановлением Совета

Министров от 01.09.1951 года заводу №1 устанавливается задание по освоению серийного производства авиационной противокорабельной крылатой ракеты КС-1 «Комета» (разработчик ОКБ-155, главный конструктор А.И.Микоян) и выполнению работ по опытной тематике. Для завода это постановление стало отправной базой в дальнейшей долгосрочной специализации производства – крылатые ракеты воздушного и морского базирования. При чем ракет, которые ранее в СССР никогда не делались.

Для обеспечения выполнения поставленных задач в изготовлении Советом Министров СССР заводу были выделены капитальные вложения на достройку главного корпуса (шесть миллионов рублей), на жилищное строительство (на 4 000 кв. м) и развитие социальной сферы (на строительство больницы 0,5 миллиона рублей). Жилье, высвобождаемое немецкими специалистами, было предусмотрено использовать для решения кадровой проблемы. Было предусмотрено также и доукомплектование квалифицированными кадрами, как рабочими, так и инженерно-техническими работниками. Не исключено, что одним из факторов назначения Сергея Ивановича стало, то, что он уже был знаком с производством МИГ-15, который лег в основу, правда в уменьшенном варианте, нового изделия.

Времени на раскачку у нового директора не было. Растягивать процесс вхождения не давало правительственное задание. КС должна была уже в 1952 году полететь. Данные обстоятельства заставили его очень быстро сформировать новую структуру предприятия, определить новый состав руководства завода и цехов, в который он включил и тех, кто приехал с ним с дальнего Востока, провести реконструкцию отдельных цехов и производств. Параллельно началось новое строительство необходимых помещений. Но главное. Надо было довольно оперативно внедрять диктуемые новым изделием технологии, в тесном контакте с разработчиками - ОКБ 122 А.И.Микояна и его филиалом в Иваньково во главе с А.Я.Березняком, «доводить» документацию, на основе которой создавать узлы и детали КС. Оперативности требовало и налаживание устойчивых связей со смежниками. Серийное производство не без сложностей и проблем при участии министерства уже в 1952 г. удалось начать. В начале же следующего года КС-1 была принята на вооружение. Позднее её создатели будут отмечены Сталинской премией. С этого момента заводу предстояло многие годы наращивать объемы серийного и опытного производства крылатых ракет различных классов.

Инженерная мысль не стояла на месте. Конструкторы микояновского КБ и творческого коллектива Березняка получали от государства новые задачи и были в постоянном поиске, что и обуславливало для завода, руководимого Белиловским, необходимость быстро и оперативно решать возникавшие организационные, экономические, производственно-конструкторские и кадровые вопросы. А они появлялись при производстве каждого нового изделия. Их же за период директорства Сергея Ивановича было освоено семь: КС, КСС, КС-7, Х-20, К-10, П-15, КСР-2. А еще был создан мобильный передвижной ракетный комплекс «Сопка». По истине революционные задачи пришлось решать при производстве таких ракет, разработанных под руководством А.Я.Березняка, как П-15 «Термит» и Х-20. Так, на пример П-15, представлявшая собой крылатую ракету с жидкостным ракетным двигателем предназначалась для нужд Военно-морского флота СССР для уничтожения надводных целей. Она оснащалась радиолокационными либо инфракрасными головками самонаведения, действующими на конечном участке траектории, имелась установка аппаратуры опознавания «свой-чужой».



Крылатая ракета П-15.

Для удобства применения и уменьшения размеров пусковых контейнеров крылья предварительно складываются и раскрываются при выходе из контейнера.

Для её производства пришлось делать пристройку к главному корпусу, перепланировать пять цехов. Впервые было спроектировано и освоено производство раскладывающегося в полете крыла. А для его производства впервые в отечественном авиастроении применен метод выжимания тонкостенных панелей. С клепки узлов и деталей перешли на их сварку. Были применены новые авиационные материалы.

С.И.Белиловский и возглавляемый им коллектив успешно справлялись с поставленными задачами. Завод №256 к концу 50-х гг. становится одним из ведущих и современных по тем временам авиационных предприятий отрасли. Все это стало возможным конечно умелому руководству его директора, в котором особое место отводилось кадровой политике. Пришлось тех, кто ещё трудился на предприятии в 40-е годы переучивать. Новичков, число которых из года в год росло, учить непосредственно на производстве. В подборе специалистов среднего звена особый акцент был сделан на молодежь – выпускников авиационных вузов. Начиная с 1952 года ежегодно в заводской коллектив стали вливаться большие группы молодых инженеров и техников. Директор завода, или как его в своем кругу называли молодые работники «старик Белиловский» вместе с партийным и профсоюзным руководством внимательно отслеживали труд молодых специалистов и стремились наиболее способных выдвигать на руководящую работу. И здесь стоит назвать «птенцов гнезда Белиловского»: Н.П.Федорова, Г.А.Савельева, Б.Кижаяева, И.Сметанина, Е.Тимофеева, И.Чуприну, М.Параховатого, В.Солдатов, В.Ф.Охрименко, С.Кашубу. Из них вырастет новая плеяда «командиров производства». Двое – Федоров и Савельев, долгие годы станут во главе предприятия. Федоров как и Охрименко возглавят город Дубну. Федоров с 1964 по 1968 г. будет первым секретарем ГК КПСС. Охрименко с 1971 по 1979 г. станет работать председателем Исполкома городского Совета депутатов трудящихся. Именно в эти годы, при Белиловском, и сложится на заводе система преемственности руководящего состава от цехов до дирекции, которая и сформирует его эффективный кадровый потенциал, раскрывший в полной мере себя в 60-е, 70-е и 80-е годы.

Понимая важность обучения специалистов Сергей Иванович стал инициатором открытия при заводе в 1954 г. вечернего техникума, где более чем за 40 лет получают

средне-специальное образование сотни рабочих предприятия, линейных и заводских руководителей.

Неотъемлемой частью многообразной деятельности С.И.Белиловского была работа по решению социальных проблем как работников предприятия так и поселка. Завод тогда был почти единственным «хозяином» всего жилого фонда поселка Иваньково, который надо было содержать в надлежащем состоянии. В его собственности были клуб, фабрика-кухня, пожарное депо, баня. Он отвечал за состояние дорог, водо-теплоснабжение, энергообеспечение. По советской традиции не мог он быть в стороне от школьного и лечебного дела. При Белиловском жители поселка получили новую школу и современную по тем временам больницу, которые продолжают служить и в наше время. У действующего тогда поселкового Совета депутатов трудящихся мало что оставалось в компетенции. Огромный воз проблем приходилось решать, а иногда и разгрести предприятию и его руководству. Оно много стало делать по благоустройству и содержанию улиц, дворов. В конце ул.Макаренко заводчанами был высажен фруктовый парк. А рядом успешно работало подсобное хозяйство предприятия, продукция которого поступала на заводскую фабрику-кухню.



Иваньково строится. 50-е годы.

Поселок в 50-е годы постепенно преображался. Благодаря личной позиции Белиловского при активном участии самих работников завода, особенно молодежи был сооружен стадион, теннисный корт, а рядом по его инициативе, напротив заводоуправления появился, между ул.Жуковского и Октябрьской парк, который теперь носит имя Авиастроителей. Была реконструирована заводская котельная, обновлялось уличное освещение. Шло жилищное строительство, правда не в тех объемах, что хотелось бы. Министерство деньгами не щедрилось, хотя под новые оборонные проекты их выделяло. А что бы помочь заводчанам решить жилищные проблемы решили начать индивидуальную застройку в конце улицы Центральной за нынешней улицей Хлебозаводской.

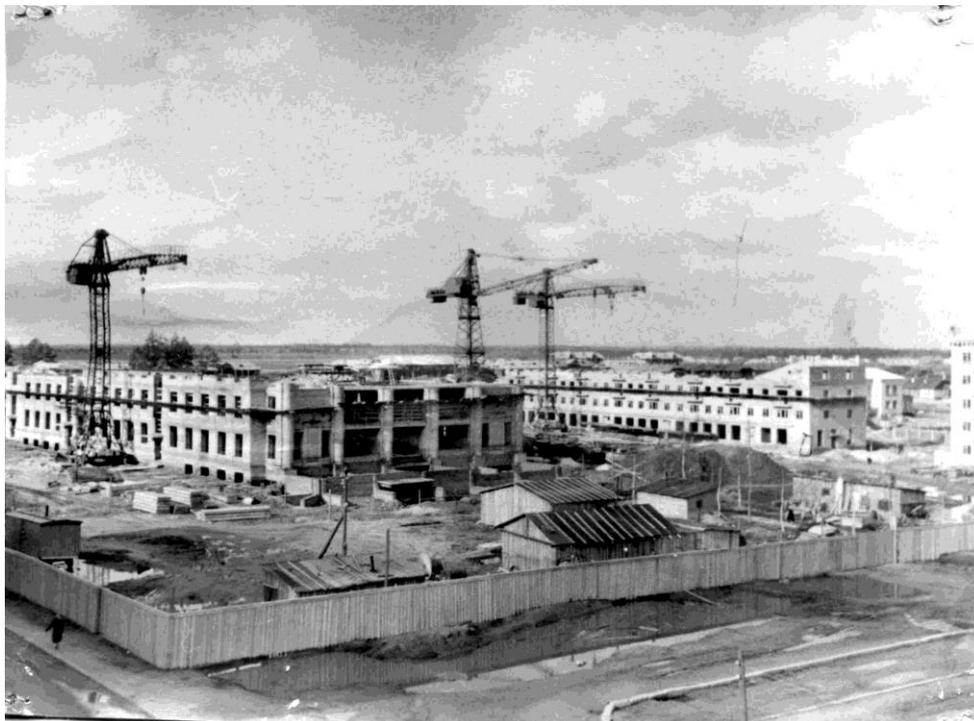


Нашли интересное решение. Как вспоминал позднее старейший работник завода В.М.Лимонин: «... Здесь дома строились шлакозаливные. В то время заводская котельная работала на каменном угле и у нее скапливалось большое количество шлака, который и был положен в основу строительства частных домов работников завода второй очереди. Завод, как и прежде, в меру возможностей помогал «строителям», выделяя ссуды, стройматериалы, транспорт и др. В 1958 году строительство этого жилого массива было закончено и работники завода заселились в готовые дома.» Это позволило снизить градус напряженности в жилищном обеспечении работников предприятия.

В эти годы многое делалось заводом для детишек. В поселке были введены в строй школа №5, завод активно шефствовал над первой и третьей школами. Начал работать детский сад №13. Открылись музыкальная школа, клуб юных техников. С 1957 года в живописном сосновом бору возле дер. Святые Кимрского района начал свою работу пионерский лагерь «Дружба», ныне известный как лагерь отдыха «Сосновый бор». Детская тематика стала присутствовать и в номенклатуре гражданской продукции предприятия. С октября 1953 г. завод начал выпускать детские коляски. К Новому году тогда удалось сделать 300 штук, а потом ежегодно их стали выпускать 13-14 тыс. Со временем дубненский авиазавод стал одним из ведущих и лучших предприятий в стране по изготовлению этой нужной продукции. Тогда же директор заложил хорошую традицию, поддержав инициативу дарить юбилейную детскую коляску первому родившемуся в юбилейный день выпуска изделия.

Директор завода стремился всячески поддерживать рождавшиеся инициативы в среде заводчан в организации культурного отдыха, в развитии творческих способностей. Так при его благословении начала работать парусная секция, часто стали проводиться смотры художественной самодеятельности, массовые праздники. Понимая, что в старом клубе «Дружба» становится тесно и он в полной мере не обеспечивал возрастающие потребности в организации досуга, особенно молодежи, которая тогда буквально наводнила поселок, Белиловский пошел на смелый шаг. Затеял в 1958 году строительство хозспособом Дворца культуры, который им замыслился и как центр культуры и как место для занятий спортом в зимнее время. Делал это в тайне от министерства. Многие выполнялось за счет добровольного труда рабочих предприятия на субботниках и воскресниках, после работы. Большой вклад внесли здесь комсомольцы. Потом, когда эта уловка директора прояснилась, министерству все же пришлось воспринять этот «самстрой», так как значительный объем работ был уже выполнен. После

нелицеприятных объяснений деньги на завершение строительства выделили. Дворец ввели в строй в ноябре 1966 г., но уже без Белиловского.



Дворец культуры «Октябрь» строится.

Социальные преобразования происходившие в пос.Иваньково активно влияли на рост авторитета завода в Кимрском районе. С его позициями, вырабатываемыми руководством, партийной, профсоюзной организациями, которые были по численности самыми крупными в районе, вынуждено было считаться районное начальство и учитывать при принятии своих решений, касающихся интересов жителей поселка. Так однажды, где-то в середине 50-х годов, голос коммунистов авиазавода на отчетно-выборной районной конференции КПСС оказался настолько весомым, что не позволил избраться новому составу секретарям райкома партии, которых выдвинул Калининский обком. Их заводчане по-просту «прокатили». По тем временам это был беспрецедентный случай. Разразился скандал. Но коммунисты во главе с Белиловским заняли принципиальную позицию и остались при своем мнении.

Когда дело касалось интересов завода и поселка директор проявлял свойственную ему настойчивость. Ярко это проявилось в решении вопроса о статусном положении Иваникова. Сергей Иванович, как руководитель набиравшего силу высокотехнологичного предприятия, решавшего важнейшие оборонные задачи, ясно понимал, что существующий статус рабочего поселка, находящегося в составе Калининской области, сдерживает масштабы необходимых социальных преобразований и отрицательно влияет на развитие завода и благополучие его работников. И эта позиция уже с 1954 г. становится консолидированной среди местной хозяйственной и партийной элиты и находит свое воплощение в обращениях предприятия в Министерство авиационной промышленности, в двух решениях Сессий поселкового Совета депутатов трудящихся. Слышать их не хотели. Ни в Москве, ни в областном центре. Последним аргументом, которым как говорили ветераны завода, стала необходимость реализации предприятием нескольких новых оборонных тем, чем и воспользовалось руководство предприятия в своих обращениях «наверх». Министерские чиновники наконец то услышали и поддержали инициативу. В мае

1958 г. Указом Президиума Верховного Совета РСФСР Ивановское получило статус города и было передано из Калининской области в Московскую. Правда самостоятельным городом он пробудет не полных три года. В декабре 1960 г. Дубну и Ивановское объединят в единое городское образование.

С.И.Белиловский был не однозначным человеком, руководителем впитавшем в себя как лучшие стороны сталинской эпохи, так и её негативные черты. О нем при жизни ходили легенды, порождаемые неординарными решениями, его жесткими действиями по отношению к своим заместителям, руководителям цехов, других структурных подразделений. Он был настойчив, строг, порой непримирим, особенно когда это касалось интересов государства, завода, интересов дела, простых работников. Поэтому многие понимали это, что влияло на рост его авторитета в коллективе.

Что бы в большей степени представить портрет Белиловского С.И. стоит привести два свидетельства. Вот одно из них. "...Небольшого роста, средней упитанности, в возрасте под 70 лет, к тому времени лысоватый и совершенно седой (я бы даже сказал «белый») с пронзительным тяжелым взглядом сквозь очки с тонкой золотой оправой, он был настоящим хозяином завода. Его уважали и боялись» - вспоминал Кошелев Е.Г. В начале 50-г. молодой инженер, а в последствии известный авиаконструктор, доктор технических наук. Далее он отмечает: «На расправу он был скор и беспощаден, но в большинстве случаев справедлив. Несмотря на крутой нрав и наклонности диктатора, ..тем не менее о нем остались хорошие воспоминания, по понятиям того времени, как о хорошем руководителе.

О хозяйственной жилке С. И. Белиловского говорит и такой факт: при заводская территория - между заводской оградой и жилым массивом была при этом директоре превращена в прекрасный зеленый сквер. Вообще, говорили те, кто еще раньше с ним работали, что он очень любил озеленять заводские территории. ...И вот где-то ближе к концу 50-х годов директор принимает решение озеленить эту территорию. Сразу закипела работа, причем все делалось по хорошо разработанному продуманному плану. ...Площадь будущего сквера - а это территория этак, примерно 500 на 700 метров, была разбита на участки и закреплена за каждым подразделением завода в соответствии с его численностью и возможностями. После работы каждый цех, каждый отдел выходил на работу по благоустройству и делал свое дело...».

А вот мнение о Сергее Ивановиче Савельева Г.А., долгие годы работавшего главным инженером завода, а потом и его директором, почетного гражданина города Дубны. Он пишет: «Был волевым и целеустремленным руководителем, умеющим добиваться поставленных перед собой задач. ...При Сергее Ивановиче Белиловском выполнялись большие объемы работ по расширению промышленной площадки завода, по жилищному строительству: в год сдавалось в эксплуатацию по 3000 кв. метров жилой площади. При нем активно развивалась и социальная сфера...



Сergeй Иванович был всегда подтянут, энергичен и прост в обращении с людьми. Он умел проявлять завидную оперативность в решении различных вопросов, выказывая при необходимости и резкость характера и артистичность своей натуры. ... Он умел разбираться в людях, поощрять тех, кто работал добросовестно, гнал от себя льстецов и наушников. Коллектив завода очень уважал этого руководителя.»

Сergeй Иванович был всегда подтянут, энергичен и прост в обращении с людьми. Он умел проявлять завидную оперативность в решении различных вопросов, выказывая при необходимости и резкость характера и артистичность своей натуры. ... Он умел разбираться в людях, поощрять тех, кто работал добросовестно, гнал от себя льстецов и наушников. Коллектив завода очень уважал этого руководителя.»

Деятельность Сергея Ивановича на заводе прервала автомобильная авария. Он получил в 1959 г. серьезную травму позвоночника. После катастрофы долго реабилитировался, но уже руководить предприятием не смог. Его в 1960 г. перевели на работу в Москву в аппарат Министерства авиационной промышленности, где он стал референтом министра. Проработал лишь два года. В 1962 г. его не стало.

След, который оставил после себя С.И.Белиловский, весьма значительный. Он был в некотором роде первопроходцем, заложившим многие производственные и бытовые традиции на заводе и в поселке. Всем, кто работал после него было легче...

И хотелось, чтобы о нем помнили и нынешние поколения жителей левобережья, да и города, как это помнят в городе Комсомольске-на-Амуре. Может стоит ему присвоить посмертно звание почетного гражданина. Может Дубненскому машиностроительному заводу установить мемориальную табличку на здании проходной завода и широко представить его имя на своем сайте.

Н.Н.Прислонов, историк-краевед