

На правах рукописи

**ПАНКОВ ВАСИЛИЙ ХАРЛАМПЬЕВИЧ**

**ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОРЬКОВСКОГО АВИАЦИОННОГО ЗАВОДА ИМЕНИ  
С. ОРДЖОНИКИДЗЕ В СЕРЕДИНЕ 50-х – НАЧАЛЕ 60-х гг. XX ВЕКА**

*Специальность 07.00. 02 - отечественная история*

**АВТОРЕФЕРАТ**

**диссертации на соискание ученой степени**

**кандидата исторических наук**

Нижний Новгород

2007

Работа выполнена на кафедре современной отечественной истории  
Нижегородского государственного университета имени Н.И.Лобачевского

**Научный руководитель:**

доктор исторических наук,  
профессор Белоус Владимир Иванович

**Официальные оппоненты:**

доктор исторических наук, профессор  
Перчиков Юрий Аркадьевич  
кандидат исторических наук  
доцент Нелюбин Анатолий Алексеевич

**Ведущая организация:**

Арзамасский государственный политехнический институт (филиал  
Нижегородского государственного технического университета им. Р.Е.  
Алексеева)

Защита состоится «9» ноября 2007 г. в 15 часов на заседании  
диссертационного совета Д-212. 166. 10 при Нижегородском государственном  
университете им. Н.И. Лобачевского по адресу: 603 005, г. Нижний Новгород, ул.  
Ульянова, 2, исторический факультет ННГУ им. Н.И. Лобачевского, ауд. 315

С диссертацией можно ознакомиться в фундаментальной библиотеке ННГУ  
им. Н.И. Лобачевского по адресу: 603950. г. Нижний Новгород, пр. Гагарина, д.  
23. корп. 1.

Автореферат разослан «\_5\_» октября 2007 г.  
Ученый секретарь  
диссертационного совета  
доктор исторических наук  
профессор

Корнилов А.А.

## I. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. После окончания “холодной войны” в мире произошел ряд обычных войн, к характерным чертам которых относятся жесточайшая борьба за завоевание и удержание господства в воздухе (воздушно-космическом пространстве) и широкое применение воюющими сторонами воздушных операций и воздушных кампаний в ходе войны и особенно в ее начальный характер.

Распад СССР повлек за собой невиданный по размаху и последствиям развал советских Вооруженных сил. Так, в 1992 году самолетный парк российских Военно-воздушных сил (ВВС) составил 62 % от аналогичного показателя советских ВВС.

На протяжении 1990-х годов непродуманная государственная политика в отношении ВВС России поставила их буквально на грань выживания. К 2002 году в руководстве государства и Вооруженных сил сложилось твердое убеждение в необходимости создания новой Воздушно-космической обороны (ВКО). Однако относительно стабильное финансирование этой программы началось лишь с 2003 года. Кризисное положение в военной авиации России служило и служит предметом оживленной полемики в политических кругах и российской прессе. Одной из проблем дискуссии является судьба российской авиационной промышленности (авиапрома) как важной составляющей части оборонно-промышленного комплекса страны (ОПК). Результатом анализа данной ситуации в руководстве страны стала военная доктрина Российской Федерации.

Военная доктрина Российской Федерации, в частности, предусматривает интеграцию гражданского и военного секторов экономики страны, координацию военно-экономической деятельности государства в интересах обеспечения военной безопасности.<sup>1</sup>

Ценность оборонно-промышленного комплекса состоит в способности впитывать передовые достижения науки, реализовать в относительно короткие исторические сроки инновационный цикл и давать толчок новым технологиям. В условиях, когда ОПК рассматривается в качестве локомотива экономического развития, выбор приоритетов военного строительства становится определяющим для научно-технической политики государства. Так, в развитых странах Запада правительства практически полностью финансируют военные научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР), прикладные исследования и разработку технологий военного и двойного назначения. Только во Франции по давно установленному порядку до 25 % расходов на НИОКР по созданию новых боевых самолетов берут на себя авиастроительные компании. Компенсация этих расходов осуществляется в процессе поставок авиационной техники в ВВС и ВМС Франции и на экспорт.<sup>2</sup>

В 2003 году в России были приняты “основы военно-технической политики РФ на период до 2015 год и дальнейшую перспективу” а в начале 2005 года продолжалась работа над аспектами Государственной программы вооружения на

---

<sup>1</sup> Военная доктрина Российской Федерации // Независимое военное обозрение. 2000. № 15. С. 5

<sup>2</sup> Костин Д. Государственная поддержка. Мировой опыт свидетельствует: чисто “рыночного” решения проблемы ОПК нет // Военно-промышленный курьер. 2005. 12=18 января. № 1 (68). С. 1

2006-2015 годы., где речь, идет, в частности, об авиационной промышленности.<sup>3</sup>

Существуют различные точки зрения на реформирование отечественной авиационной промышленности, однако ясно, что при реформировании ее ошибки быть не должно. Слишком дорогую цену платит сейчас Россия за просчеты, связанные с реструктуризацией и приватизацией оборонной промышленности в 1990-е годы, когда многими ведущими заводами и КБ завладели через подставных лиц иностранные компании.

В условиях, когда утрачены более 50 % уникальных технологий, обеспечивающих производство вооружения,<sup>4</sup> особое значение приобретает исторический опыт, накопленный отечественным авиастроением в наиболее сложные времена его истории.

**Объектом** исследования является советская авиационная промышленность периода 1954-1964 годов. В этот период ею был освоен ряд сверхзвуковых самолетов-истребителей, что дало советским ВВС качественно новую техническую базу. **Предметом** - Горьковский авиационный завод № 21 имени С. Орджоникидзе (в то время - почтовый ящик № 200) - ГАЗИСО, ныне ОАО «Нижегородский авиастроительный завод «Сокол»). Нижегородский авиастроительный завод «Сокол» работает с 1932 года и за 1932-2003 гг. построил 43 557 самолетов, в том числе 13 395 марки «МиГ».<sup>5</sup> Такая постановка вопроса

---

<sup>3</sup> Быков Р., Бабакин А. Боевая авиация определяется. Дума и правительство встали по разные стороны баррикад // Независимое военное обозрение. 2005. № 5. С. 6

<sup>4</sup> Соловьев В., Иванов В. Госпрограмма вооружений на 2002-1006 годы провалена. Каждое третье оборонное предприятие убыточное // Независимое военное обозрение. 2005. № 28. С. 1, 6

<sup>5</sup> См.: «МиГ» между прошлым и будущим. История Нижегородского авиастроительного завода «Сокол». /Под общей редакцией М.Е. Шibaева, В.Ф. Верховодова. Авторы: Л.А. Григорьев, В.Г. Дробышевский, В.П. Князюков, П.М. Королев, Е.С. Коровин, Н.Д. Левадный, Е.И. Подрепный, В.С. Сандович, В.А. Усатый, Г.А. Хейфец, А.С. Школьник. - М.: Издательство «Рестарт», 2004. С. 3

предполагает комплексное изучение всех сторон в деятельности предприятия, особенно проблем освоения новой сверхзвуковой техники, динамики развития завода, и, в частности, кадровой политики его руководства.

**Хронологические рамки исследования** охватывают период середины 1950-х - середины 1960-х годов. В это время на вооружение отечественной авиации поступают первый сверхзвуковой серийный истребитель МиГ-19, самолеты МиГ-21, Су-7, Су-9 - Су-11, которые вывели советские ВВС и авиацию ПВО страны на качественно новый уровень. Это было очень сложное время в истории советской авиационной промышленности. Проблемы, стоящие перед авиапромом, были порождены как объективными условиями (гонка авиационных вооружений, когда самолеты-истребители устаревали очень быстро и требовали замены), так и субъективными причинами (политика партийно-государственного руководства во главе с Н.С. Хрущевым, который сделал ставку на ракетное оружие в ущерб авиационной технике).

Выбор хронологических рамок обусловлен и тем, что это же время происходила структурная перестройка системы управления народным хозяйством СССР и, в частности, авиационной промышленностью.

Рассматриваемый период в истории советской промышленности по напряженности мало чем отличался от условий военного времени. Первый период, который охватывает настоящая работа - это 1954 - 1957 гг. - время производства истребителей МиГ-19 в различных модификациях. Второй период наступил в конце 1950-х - начале 1960-х годов и связан с освоением в производстве самолета МиГ-21 (1959 - 1964 гг.). В эти годы также начинается

планомерная подготовка производства самолета Е-155 - будущего МиГ-25.

Именно в эти годы на Горьковском авиационном заводе родилась система КАНАРСПИ (качество, надежность, ресурс с первых изделий), которая впоследствии широко распространилась на промышленных предприятиях города Горького и всей страны.

Следует отметить, что хотя хронологические рамки диссертационного сочинения ограничиваются 1965 годом, реализация исследовательских задач потребовала в ряде разделов работы освещения сюжетов и анализа проблем, относящихся к более ранним или более поздним периодам истории авиационной промышленности, а также привлечения относящихся к ним блока исторических источников.

**Территориальные рамки исследования** охватывают город Горький как один из крупнейших индустриальных центров страны.

**Историография проблемы** имеет определенную специфику. Во-первых, в советское время авиационная промышленность являлась одной из наиболее засекреченных отраслей народного хозяйства. Немногочисленные публикации по проблеме носили гриф ограниченного распространения. Во-вторых, авторами публикаций, которые начали появляться с начала 1990-х годов, были авиационные специалисты, а не профессиональные историки. Следует также отметить, что многие публикации по истории отечественной авиационной промышленности в рассматриваемый период носили, в основном, публицистический характер. В-третьих, значительная часть работы, освещающих историю отечественного авиапрома, появившихся во второй половине 1990-х

годов, посвящена отдельным образцам авиационной техники, в том числе самолетам МиГ-19 и МиГ-21. В этих трудах достаточно полно освещается деятельность опытных конструкторских бюро и заводов, создающих новые образцы авиационной техники, но практически не рассматривается работа серийных заводов, подобных Горьковскому авиационному, по производству самолетов. Как правило, авторы ограничиваются констатацией фактов, сколько и каких модификаций той или иной машины было построено в определенный период на данном серийном заводе, а проблемы, которые решались в ходе серийного производства, оставались за пределами этих исследований.

Значительный объем работ, посвященных отдельным самолетам, занимает техническое описание машин, а вопросы технологии производства, организационно-технических мероприятий, кадровые и социальные проблемы заводов, решаемые при освоении новых изделий, остаются нераскрытыми.

Концептуальное значение для настоящего сочинения имела монография Н.С. Симонова, посвященная истории военно-промышленного комплекса СССР.<sup>6</sup>

Значительный вклад в разработку истории самолетов 1950-1960-х годов внесли Е. Арсеньев, Е. Гордон, В. Климов, П. Колесников, Н. Якубович.

Публикации нижегородских авторов, посвященные истории Нижегородского авиастроительного завода “Сокол”, основанные на архивных документах и мемуарных источниках, появились во второй половине 1990-х

---

<sup>6</sup> Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920-1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. - М.: “Российская политическая энциклопедия” (РОССПЭН), 1996.



годов. Следует упомянуть публикации в еженедельной газете ОАО “Нижегородский авиастроительный завод “Сокол” “Рабочая жизнь”, например, по истории эксплуатационно-ремонтного отдела предприятия “Мы с трудностями начинали...”, по истории ОКБ “Конструкторы” и другие. Новый этап в разработке проблемы начался с выходом работы “МиГ” между прошлым и будущим”, посвященной 70-летию Нижегородского авиастроительного завода, где освещаются некоторые вопросы, связанные с производством самолетов МиГ-19 и МиГ-21. В труде показана роль специалистов ГАЗИСО в совершенствовании этих машин, отмечается, что в 1960-е годы на заводе произошла настоящая революция в научно-техническом прогрессе и организационном переустройстве предприятия.<sup>7</sup> В то же время эту работу трудно назвать аналитической, поскольку авторы просто констатируют определенные факты из истории Горьковского авиазавода.

Можно отметить, что разработка проблем развития авиационной промышленности СССР в 1950-1960-е годы в современной историографии носит фрагментарный характер. Что же касается истории ГАЗИСО, то изучение проблем организации производства, совершенствования технологии находится в стадии становления.

Таким образом, общий анализ литературы показывает, что уровень исследования обозначенной проблемы и исторического периода остается недостаточным. Тема изучена фрагментарно, а обобщающего труда по проблеме

---

<sup>7</sup> “МиГ” между прошлым и будущим. История Нижегородского авиастроительного завода “Сокол”, - М.: Издательство “Рестарт”, 2004. С. 15-16

развития авиационной промышленности в 1950-1960-е годы до сих пор не написано.

**Цель и задачи исследования.** Цель настоящего исследования - изучение работы Горьковского авиационного завода им. С. Орджоникидзе в период разгара “холодной войны”, когда условия работы предприятия мало чем отличались от военного времени. В рамках исследования автором предполагалось решение следующих задач:

- выявить воздействие “холодной войны” на развитие авиационных заводов на примере ГАЗИСО в 1950-1960-е годы;
- охарактеризовать особенности развития предприятия в рассматриваемый период;
- раскрыть основные организационно-технические мероприятия, которых проводились руководством Горьковского авиазавода при освоении сверхзвуковых истребителей МиГ-19 и МиГ-21;
- показать процесс освоения новой техники и технологий, связанных с производством новых образцов авиационной техники;
- раскрыть особенности кадровой и социальной политики Министерства авиационной промышленности (МАП) в данный период на примере Горьковского авиационного завода № 21.

**Методология исследования.** В своей работе автор стремился следовать принципам научной объективности и историзма, которые требуют конкретного и всестороннего изучения явления, рассмотрения особенностей его развития в различные периоды истории. Для получения более полной совокупности фактов

использовались методы источникового анализа (выявление, отбор, критика происхождения и содержания). В диссертации применяются как специально-исторические, так и общенаучные методы: анализ и синтез, индукция и дедукция, сравнительно-исторический и проблемно-хронологический методы, а также метод историографического анализа.

**Источниковая база диссертации.** Круг источников, в которых нашло отражение развитие самолетостроения в СССР в 1950-е - 60-е годы достаточно широк. Основными источниками настоящей работы являются документа фонда 2066 Государственного учреждения Центральный архив Нижегородской области (ГУ ЦАНО) - Горьковский государственный авиационный завод № 21 имени С. Орджоникидзе.

Наиболее обширную группу источников по степени насыщенности информацией составляют приказы по Министерству авиационной промышленности (МАП) за рассматриваемый период, а также приказы начальника Первого главного управления МАП, которое занималось производством самолетов-истребителей. и которому непосредственно подчинялся Горьковский авиазавод.

Большую ценность имеют годовые отчеты предприятия, которые содержат следующие разделы: производство, технологические вопросы, конструктивные улучшения, труд и заработная плата, строительство, медицинское обслуживание и другие. Кроме того, важная информация содержится в приказах директора ГАЗИСО по различным вопросам, особенно по перестройке системы управления предприятием, новыми назначениями, освоением передовых технологий и т.д.

Ряд вышеперечисленных документов, начиная с 1956 года, продолжает находиться на секретном хранении и рассекречивание их происходит по мере работы с ними исследователей при непосредственном участии службы безопасности и режима ОАО «Нижегородский авиастроительный завод «Сокол».

В работе использованы также документы и материалы музея истории и трудовой славы ОАО НАЗ «Сокол», музея ОКБ завода. Фонды музеев представляют собой систематизированные по тематике единицы хранения (папки). Основные источники посвящены развитию структуры завода и ОКБ (приказы, сводки, справки, сведения о заработной плате, штатные расписания подразделений завода и ОКБ). Значительную часть фондов составляют воспоминания ветеранов завода. Среди единиц хранения имеются также автобиографии сотрудников, авторские свидетельства, наградные документы. Имеется также богатый фотографический раздел, особенно по истории 1960-х годов.

Кроме документальных источников в диссертации использованы мемуары - особенно воспоминания конструкторов и руководителей завода А.И. Мариненко, Е.И. Миндрова, М.Н. Пономарева.

Ряд мемуарных источников был ранее использован при написании статей в еженедельной газете ОАО «Рабочая жизнь», которые также цитируются в диссертации.

В третьей главе сочинения широко использованы документы и материалы по современной истории ОАО НАЗ «Сокол», опубликованные в заводской газете. Это годовые отчеты акционерного общества, приказы генерального директора

ОАО, руководителей структурных подразделений завода, а также документы профсоюзной организации, которые раскрывают кадровую и социальную политику руководства НАЗ “Сокол” на современном этапе.

### **Основные положения диссертации, выносимые на защиту:**

1. “Холодная война” оказывала решающее влияние на развитие советской авиационной промышленности в 1950-1960-е годы. Особенностью развития отрасли также являлось влияние субъективных решений тогдашнего партийно-государственного руководства СССР во главе с Н.С. Хрущевым: перестройка системы управления авиапромышленностью, сокращение программ, связанных с развитием самолетостроения и т.д.

2. Успешное решение правительственных заданий по освоению и производству принципиально новой техники - сверхзвуковых истребителей было обеспечено за счет рационального использования производственного потенциала ГАЗИСО. Для этого руководством Горьковского авиационного завода был проведен ряд *организационно-технических мероприятий*, включая маневр производственными мощностями, изменение структуры предприятия, распределение кадровых ресурсов.

3. Одним из важнейших факторов, обеспечивших внедрение новых изделий в серийное производство, была кадровая и социальная политика руководства МАП, конкретно реализованная на Горьковском авиационном заводе в 1950-60-е годы. В настоящее время на ОАО НАЗ “Сокол” творчески используется исторический опыт кадровой и социальной политики того времени.

**Апробация работы.** Материалы исследования использовались на ряде научно-практических конференций: Региональной межвузовской научно-практической конференции, проводившейся в Нижегородском государственном архитектурно-строительном университете (ноябрь 2002 г.), XIII и XIV чтениях памяти члена-корреспондента АН СССР С.И. Архангельского ( Нижний Новгород, 2003 и 2004 гг.), V Всероссийской научно-практической конференции “История России XIX -XX вв.: историография, новые источники (Нижний Новгород, 2004 год.), IV Всероссийской конференции “История и политика: Проблемы формирования исторического сознания” (Нижний Новгород, 2004 год). Кроме того, материалы исследования публиковались в ежегоднике “Нижегородские исследования по краеведению и археологии” (Нижний Новгород: Нижегородский гуманитарный центр, 2003 год), национальном журнале “Крылья Родины” (2002 г. № 2.), общероссийском научно-техническом журнале «Полет» (2007. № 3).

## **II. СТРУКТУРА И ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка источников и литературы.

Во введении обосновывается актуальность темы, определяются хронологические и территориальные рамки исследования, его научная новизна и практическая значимость, формулируются цели и задачи работы, содержится анализ источниковой базы диссертации и степени изученности проблемы.

В первой главе рассматривается предыстория производства самолета МиГ-19 на Горьковском авиационном заводе имени С. Орджоникидзе. МиГ-19 был

первым сверхзвуковым истребителем, запущенным в серию на отечественных авиазаводах. Производство этой машины потребовало переоснащения производства, освоения новых технологических процессов и приемов работы. Ни один из предшествующих самолетов семейства МиГов не создавал столько проблем для ГАЗИСО, сколько этот самолет.

Особенности производства нового изделия определялись уже тем, что МиГ-19 был запущен в серию еще до окончания государственных испытаний. Кроме того, завод в течение 1954 года занимался производством трех типов самолетов. Все эти работы легли дополнительной нагрузкой на коллектив ГАЗИСО, в первую очередь на инженерно-технических работников. Ситуация с ИТР определялась низким процентом специалистов с высшим образованием (7,1 % с начала 1955 г.), большая часть их была практиками (65,8 %).

Для быстрого освоения производства МиГ-19 на ГАЗИСО был проведен ряд организационно-технических мероприятий, которые позволили рационально использовать производственный потенциал завода. Благодаря этой работе был уменьшен процент ИТР, занятых в непромышленной сфере и увеличен штат технологов и конструкторов по проектированию оснастки и инструмента отдела главного технолога.

Производство МиГ-19 по времени совпало с перестройкой системы управления народным хозяйством СССР (введение Совнархозов), однако это мало отразилось на условиях работы предприятия.

При налаживании производства сверхзвуковой техники испытанные временем приемы - маневр производственными мощностями и площадями завода,

а также массовая подготовка и переподготовка кадров для нового изделия полностью себя оправдали. За время производства с 1955 по 1960-й год ГАЗИСО построил 1124 самолета МиГ-19. Накопленный опыт позволил в дальнейшем быстро освоить производство истребителя МиГ-21, развивающего скорость в два раза выше звуковой.

Во второй главе изучается новый этап в развитии Горьковского авиационного завода, связанный с производством истребителя МиГ-21. К подготовке производства самолетов семейства МиГ-21 ГАЗИСО приступил в 1958 году. В том же году на предприятии распоряжением Горьковского Совнархоза № 318рс от 6 мая было организовано опытное конструкторское бюро, которое на правах отдела было включено в административную схему завода. В целях создания единой, мощной и квалифицированной службы конструкторов отдел № 3, который занимался конструкторским сопровождением производства чертежей и другой технической документации на МиГ-21Ф слили с новым ОКБ-21. Впервые в истории завода конструкторам была выделена технологическая машина тип 72, на которой представилась возможность отработать высококачественные монтажи электрооборудования и трубопроводных систем. Высокое качество монтажей, отработанных на ней, впоследствии перешло на последующие варианты МиГ-21. В 1959 году на заводе был создан отдел механизации и автоматизации, на который возложили проектирование всех средств механизации и автоматизации производственных процессов, разработку технологических проектов реконструкции цехов завода, модернизацию



технологического оборудования и проектирования нестандартных подъемно-транспортных средств.

По-прежнему завод испытывал острый недостаток в производственных площадях, поэтому вновь пришлось прибегнуть к внутризаводскому маневру, особенно в механосборочных цехах. В 1959 году началась реконструкция завода № 21, рассчитанная на семилетие до 1965 г. Все начинания и преобразования того времени связаны с именем главного инженера завода Т.Ф. Сейфи, которому в 2006 году исполнилось 90 лет. По инициативе Т.Ф. Сейфи и главного конструктора Е.И. Миндрова на заводе начались работы по созданию системы автоматического контроля (САК) на предприятии и производимых на ГАЗИСО самолетах. Это делалось в нашей стране впервые, и Горьковский авиазавод был головным предприятием в создании САК.

На заводе № 21 шла модернизация истребителя МиГ-21 в ракетносец МиГ-21Ф-13 (ранее такие же работы велись по самолетам МиГ-17ПФ и МиГ-19П). В процессе производства МиГ-21 на ГАЗИСО были внедрены новые технологические процессы, например, электроконтактная сварка в полуавтомате ПТДС-1000. Завод освоил производство истребителя МиГ-21 на движущемся конвейере.

На заводе активно велась подготовка и переподготовка кадров, в первую очередь, ИТР к работе по новым изделиям и технологии. В результате вышеперечисленных мер самолет МиГ-21 стал одной из самых высокотехнологичных машин в своем классе. С III квартала 1962 года завод начал подготовку производства самолета Е-155 (будущего МиГ-25). В дальнейшем

самолеты МиГ-21 и МиГ-25 длительное время выпускались в Горьком параллельно.

В третьей главе сделана попытка анализа кадровой и социальной политики руководства ГАЗИСО в период освоения реактивной техники первого и второго поколения. Автор делает вывод о том, что на заводе была выработана стройная система работы с кадрами, которая в целом отражала политику МАП по данной проблеме. Рассматриваются основные направления подготовки и переподготовки кадров, которые показывают, что ставка делалась главным образом на собственные возможности, поскольку поступление молодых специалистов из ВУЗов было незначительным. Особое внимание уделялось подготовке мастеров и работе с ИТР завода. Учебой практически были охвачены все работники ГАЗИСО. Это позволило создавать комплексные бригады которые выполняли наиболее ответственные работы на заводе. В настоящее время этот опыт востребован, например, ведется подготовка инженеров на кораблестроительном факультете Нижегородского технического факультета (специальность самолето- и вертолетостроение).

В заключении подводятся итоги исследования, подчеркивается, что деятельность Горьковского авиационного завода в период 1954-1964 гг. имела большое значение для укрепления обороноспособности СССР. Принятие на вооружение в 1954 г. МиГ-19 означало переход истребительной авиации ВВС и ПВО на сверхзвуковые скорости полета. Истребитель МиГ-21 долгое время составлял основу истребительной авиации СССР, широко экспортировался и до сих пор состоит на вооружении ряда стран мира. Изучение опыта ГАЗИСО

свидетельствует, что авиационная промышленность СССР в рассматриваемый период находилась в состоянии подъема, хотя работала в условиях, мало чем отличавшихся от военного времени. Этот опыт может быть с успехом использован и в настоящее время.

**III. Основные положения диссертации нашли отражение в следующих публикациях:**

а) публикации в изданиях, рекомендованных ВАК Министерства образования и науки РФ:

1. Панков В.Х. Вторая жизнь самолета МиГ-21. К 75-летию Нижегородского авиастроительного завода «Сокол». /В.Х.Панков // Полет. Общероссийский научно-технический журнал. 2007. № 3. С. 36-41 (0,5 п.л.)

б) публикации в прочих научных изданиях:

2. Панков В.Х. МиГ-25: первые шаги в небо /В.Х. Панков // Нижегородские исследования по краеведению и археологии: Сборник научных и методических трудов. - Н. Новгород: Нижегородский гуманитарный центр, 2003. С. 165-172. (0,3 п.л.)

3. Панков В.Х. Из истории производства истребителя МиГ-21 на Горьковском авиазаводе / В.Х. Панков // Актуальные проблемы исторической науки и творческое наследие С.И. Архангельского. XIII чтения памяти члена-корреспондента АН ССР С.И. Архангельского 7-8 февраля 2003 г. - Н. Новгород, 2003. С. 255-258. (0,3 п.л.)

4. Панков В.Х. Подготовка производства самолета МиГ-25 на Горьковском авиационном заводе в мемуарных источниках /В.Х. Панков // Отечественная

история XIX -XX веков: историография, новые источники. Материалы межвузовской научно-практической конференции 28-29 ноября 2002 г. - Н. Новгород: НГАСУ, 2003. С. 261-263 (0,2 п.л.)

5. Панков В.Х. Флагман ПВО/ В.Х. Панков // Крылья Родины. Национальный авиационный журнал. 2002. № 2. С. 1-3. (0, 35 п.л.)

6. Панков В.Х. Роль Нижегородского авиастроительного завода “Сокол” в оснащении отечественной авиации сверхзвуковыми боевыми самолетами: опыт новейшей историографии (конец 1990 - начало 2000-х гг.) /В.Х. Панков // Проблемы формирования исторического сознания: Материалы IV Всероссийской научно-практической конференции. Н. Новгород: Изд-во Волго-Вятской академии государственной службы, 2004. С. 173-177. (0,4 п. л.)

7. Панков В.Х. Кадровые проблемы авиапромышленности в конце 40-х 1950-е гг. (по материалам центрального архива Нижегородской области) /В.Х. Панков // История России XIX-XX вв.: Историография, новые источники. Материалы V Всероссийской научно-практической конференции. – Н. Новгород: Нижегородский архитектурно-строительный университет, 2005. С. 223-226 (0,4 п.л.).