

ПРОЕКТ: «Человек – эпоха»

- **Основная идея:**

познакомиться с жизнедеятельностью человека, на чье мнение до сих пор чаще всего ссылаются жители Рыбинска – Павла Федоровича Дерунова, осознать его вклад в развитие нашего города, понять основные жизненные цели и идеи; представить собранный материал для всех заинтересованных лиц; предложить материал для расширения информации о Почетных гражданах Рыбинска на сайте администрации города

ЧЕЛОВЕК - ЭПОХА



**ПАВЕЛ
ФЕДОРОВИЧ
ДЕРУНОВ
26.03.1916 –
30.06.2001**

Дерунов Павел Федорович

Родился 26 марта 1916 года в с. Алтайское Бийского р-на Алтайского края;

Отец – фельдшер, мать - домохозяйка

В 1920г. – семья переезжает в село Песочное Рыбинского уезда
Ярославской губернии



Он – ровесник
завода,
на котором ему предстоит
работать 42 года,
которым ему предстоит
руководить 23 года,
завода, который
поможет раскрыться
его неиссякаемой энергии,
завода, который внесет свой вклад
в развитие обороны страны
и подарит Рыбинску
его современный облик,
завода, который стал судьбой
человека – легенды
Дерунова Павла Федоровича





ЭТАПЫ БОЛЬШОГО ПУТИ

1930 – 1944:

- учеба в техникуме г. Калязин,
- в Рыбинском авиационном институте им. С. Орджоникидзе;
- Работа в г. Молотове на заводе № 19 им. И. Сталина;

1944 - переведен на завод № 36 г. Рыбинска

- **1951 – закончил Академию Авиационной промышленности;**
- **1952 – назначен на должность главного инженера завода;**
- **1958 – директор моторного завода, г. Ярославль;**
- **1959 – зам. Председателя Ярославского совнархоза;**
- **1960 – директор завода № 36 г. Рыбинска (Моторостроительный завод);**
- **1973-1974 – заместитель министра авиационной промышленности СССР;**
- **1974 – 1986: директор моторостроительного завода г. Рыбинска;**
- **1986 – год ухода на заслуженный отдых;**
- **30 июня 2001 года П.Ф. Дерунов скончался**

ПОЧЕТНЫЕ ЗВАНИЯ И НАГРАДЫ

- 1966 – награжден Орденом Ленина;
- 1969 – присуждена Государственная премия СССР;
- 1971 – присвоено звание Героя Социалистического труда;
- 1976 – награжден Орденом Октябрьской Революции;
- 1979 - награжден Орденом Трудового Красного Знамени;
- Имеет десятки орденов и медалей
- «Почетный авиастроитель», «Почетный гражданин города Рыбинска»
- Кандидат экономических наук;
- Включен в список 18 видных деятелей государства, науки, техники и культуры г. Рыбинска.

1932-1939 студенческие годы



Группа студентов РАИ. 30-е гг
(2-ой справа во втором ряду)



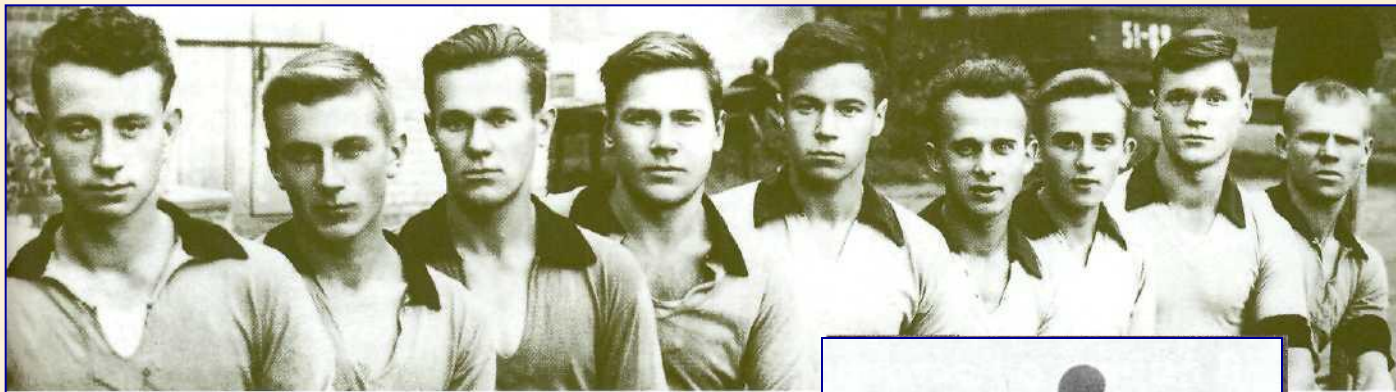
Студент
Павел
Дерунов



1939 год. Группа выпускников РАИ.
(1-ый справа во втором ряду)

МИР ЕГО УВЛЕЧЕНИЙ

*Игра на скрипке помогала
остаться со своими мыслями наедине,
лучше понять свои желания и возможности*



*Волейбольная команда РАИ
(Павел Дерунов в центре)*



Во время войны на боевые самолеты ставили двигатели АШ-82ФН, выпуск которых проводился на заводе в Перми. Чтобы разгрузить Пермский завод и освободить производственные площади для выпуска двигателей, правительством было принято решение передать АШ-62-ИР рыбинцам. С этими двигателями летали транспортно-пассажирские самолеты Ли-2, и их выпускали в меньших количествах, поэтому возрождающийся рыбинский завод мог вполне с ними справиться. Но при этом в наркомате прекрасно понимали, что освоить с нуля новый двигатель - дело не простое, и, согласно этому же приказу, из Перми в Рыбинск направили группу руководителей, чтобы возглавить производство. П.Ф. Дерунов направлялся начальником основных цехов.

Рыбинск для Дерунова был городом родным - он там учился. Перед войной многие из его выпуска попали на новый, современный завод в Перми. Среди них был и Павел Соловьев, но он учился на конструктора и попал в КБ Швецова, а Дерунов, как технолог, был направлен по своей специальности в цех коленчатых валов. К моменту отъезда он уже занимал должность заместителя главного технолога завода.



Павел Федорович с женой Зоей Афанасьевной

На дворе стоял конец декабря 1943 г, и

морозы в Перми перевалили за тридцать.

...Полгода назад, в мае 43-го, у них родился

сын, Герман. Роды были тяжелыми, да еще после них у жены начались осложнения, поднялась высокая температура.

Дерунов тогда метался по городу в поисках хорошего врача. Кто-то посоветовал обратиться к профессору Гузикову, эвакуированному из Ленинграда. Профессор помог и очень рассердился на переданные ему за это деньги, и обрадовался, что вместе с деньгами передали письмо со словами благодарности. ...Оберегая свою семью от новых болезней Павел Федорович решил приехать прямо к поезду, но его отправили раньше. Жена не сетовала – она все понимала и мужественно ждала решения проблемы.

...В уже тронувшийся поезд на ходу побросал вещи, посадил жену с сыном и сам забрался последним. Но пока садились, кто-то с другой стороны площадки успел стащить чемодан, а там были детские пеленки, питание, плитка. Когда, наконец, нашли себе место в вагоне и как-то пристроились, Дерунов посмотрел в жалобные глаза жены, снял с себя рубашку, разорвал ее на пеленки и усмехнулся: «Не горюй, родная. Разве это трудности?».

Когда добрались до Рыбинска, наступил вечер. На улицах темно. Не по-парадному встретил город будущего директора завода.,.

Февраль 1944 года – перевод из г. Молотов в г. Рыбинск – начало трудовой деятельности на Рыбинском заводе моторостроения

2. Молотов 3-9 1944 г. С.В.С.

ПРИЕМНАЯ ЗАПИСКА			№	г.
Фамилия	Имя	Отчество	12	1944
Дерунов	Павел	Федорович		
Место работы	Должность			
Зав. 2-м цехом по механич. работам	Инженер			
Год рождения	Образование	Обученный стаж		
1916	Высшее			
Т.о.г.е. М.И.С.				
О.И.С.	Зав. цехом по механич. работам			
И.И.С.	И.И.С.			
Прочие отметки				
М.П.В.О.				
Корешков				
Принят на работу 14/II-44				

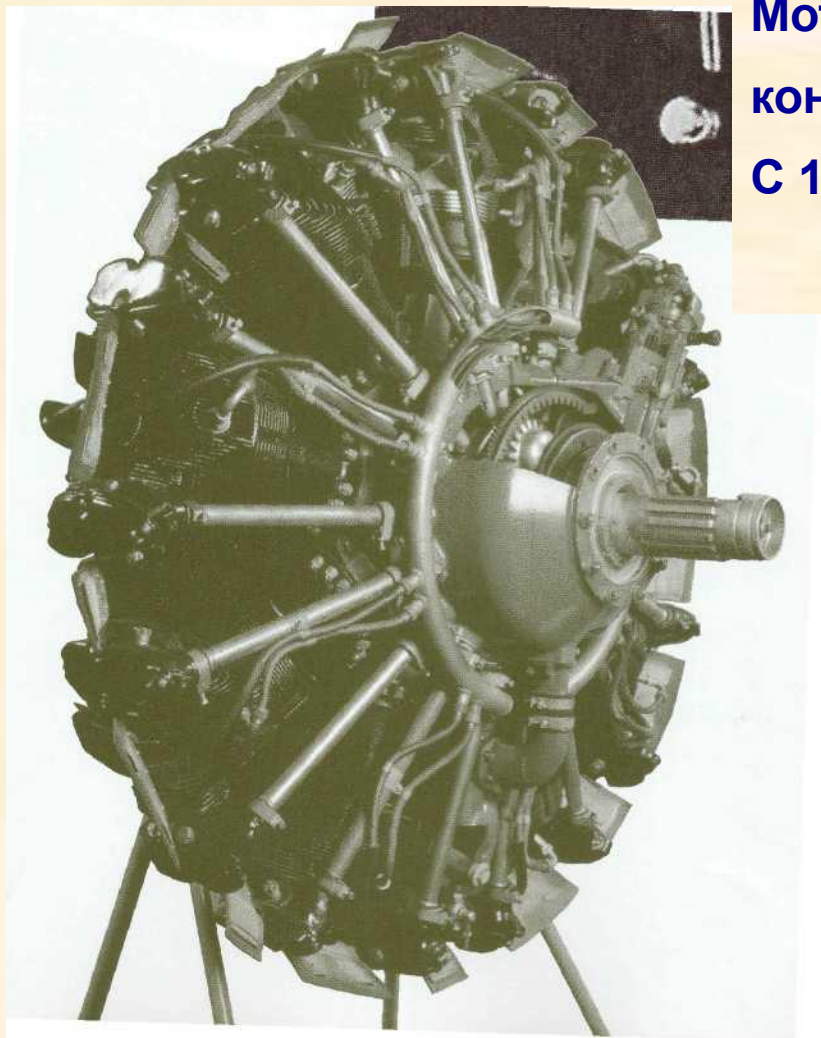
5

33

И.И.С. в отделе 14/II-44

И.И.С. 14/II-44

Продукция 1944 года – начало профессиональной карьеры П.Ф. Дерунова



**Мотор АШ - 62 ИР,
конструктор А.Д. Швецов. 1938 год.
С 1944 года выпускается серийно.**

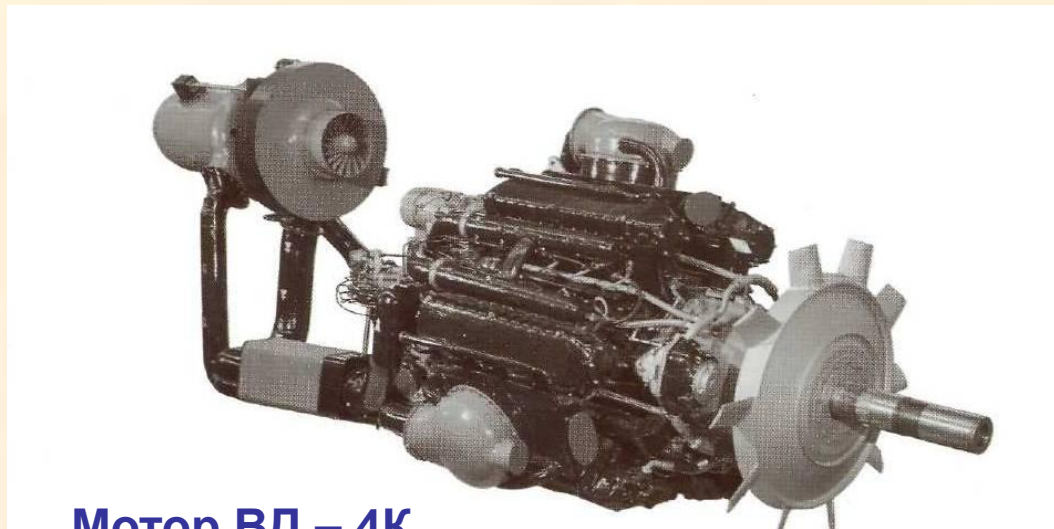


**Многоцелевой самолет Ан-2
(мотор АШ – 62 ИР)**

**Продукция конца 40-х годов,
предшественники научного роста П.Ф. Дерунова,
поступившего в Академию Авиационной промышленности**



**В.А. Добрынин,
конструктор авиационных двигателей,
Главный конструктор и
руководитель ОКБ в 1941 – 1961 гг**



**Мотор ВД – 4К,
конструктор Добрынин, 1949.**

**Сверхдальний бомбардировщик Ту – 85
(мотор ВД – 4К)**



АКАДЕМИЯ АВИАЦИОННОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

С С С
ВТОРОЙ ВЫПУСК



Секретарь парткома
Терентев А.П.



Зам. зам. начальника
Урмин Е.В.



Инженер-авиационник
Семизхатов Н.Ф.



Мех. инж. авиационник
Иванов А.



Пред. месткома
Старобудчов Б.С.



Нач. завод. учебной комиссии
Петров Г.А.



Гл. конструктор
Бондаренко М.М.



Профессор
Корнов Н.И.



Профессор
Тихомиров Е.В.



Профессор
Виноградов Н.В.



Инж. авиационник А.И.
СССР, профессор
Кочина П.А.



Инженер
Свешников И.Н.



Профессор
Левин В.В.



Кандидат
технических наук
Леданов И.Н.



Зам. зав. кафедрой
авиационной техники
Орлов Н.А.



Канд. техн. наук
Либанов Х.



Козлов В.П.



Держин П.А.



Крылов М.В.



Нач. завод. комиссии
Дубров П.М.



Доцент
Маслов Д.П.



Зам. зав. кафедрой
Матвеева И.М.



Кандидат физико-математических наук
Полухаров В.В.



Доцент
Попыкин Н.А.



Ассистент
Шальнов В.А.



Кузнецов И.М.



Ларьянов М.В.



Грузин С.П.



Киселев А.А.



Давряннов П.Г.



Изотов А.В.



Дерунов П.Ф.



Куриченко Г.П.



Хизняков Е.В.



Сивина А.В.



Кучеров А.М.



Чернов В.Н.



Кушнareв В.Ф.



Ершов Б.А.



Любимов В.Н.



Кашкин Ф.Ф.



Кулебакин М.М.



Попович М.П.



Орлов Г.Ф.



Пучков Г.С.



Зеленов А.А.



Смирнов Н.А.



Кравцов В.Н.



Караров М.М.



Кузнецов М.Е.



Лазин В.Г.

1951

1951

С начала 50-х годов Завод все больше уделял внимания техническому совершенствованию производства. Была построена новая испытательная станция. Планомерно внедрялось нестандартное оборудование для механизации трудоемких процессов, появились электротельферы, монорельсы, кран-балки, пневмо-подъемники и другие устройства. В 31-м цехе родилась ценная инициатива - здесь создали комплексные бригады из рабочих и инженерно-технических работников. Это дало ощутимые результаты, и инициатива стала распространяться по другим цехам. В результате снизилась себестоимость продукции почти на 20%, а брак уменьшился почти на 50%. Большая заслуга в появлении этих сухих, но показательных цифр принадлежала Павлу Федоровичу Дерунову, который в то время работал главным контролером завода.

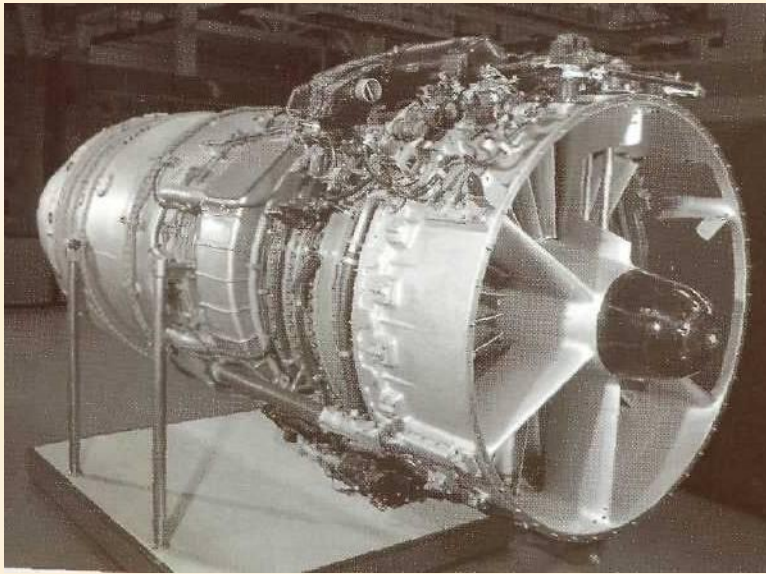
Обычно при изготовлении деталей начальник ОТК цеха являлся последней инстанцией определения качества продукции. Дальше они поступали на сборку, двигатель проходил испытания, затем вновь разбирался, начальники ОТК смотрели - как себя повели их детали. После этой процедуры некоторые из них заменялись, двигатель вновь собирался и представлялся на контрольные испытания, где его уже оценивала военная приемка. Дерунов ввел еще одну стадию контроля. Перед первой сборкой все детали сдавались на склад, и вот на этом складе стала осуществляться еще одна проверка. Она была, конечно, выборочная, но повысила ответственность цехового контроля. Каждый начальник ОТК теперь знал, что его тоже проверяют. Этот промежуточный контроль во многом и снизил количество выпускаемого брака, а Дерунов в декабре 52-го года занял должность главного инженера.

Его отношения с директором Субботиным складывались непросто. Они очень уважали друг друга за одинаково фанатичную влюбленность в дело, но становление Субботина как директора проходило во времена административно-командной сталинской системы, и девиз того времени был: «План - любой ценой». Он, разумеется, не был противником качества, но как-то в разговоре с Деруновым обмолвился: *«Вот когда сам станешь директором, поймешь, что за качество - только иногда хвалят, а за срыв плана - обязательно бьют, и очень больно!»*. Но Дерунов все равно упрямо гнул свою линию, так как считал качество главным двигателем прогресса. Во время войны действительно требовалось количество. Даже 50 часов ресурса было достаточно для мотора боевого самолета. Обычно он заменялся намного раньше из-за попадания в него пуль и снарядов. Сейчас же, в мирное время, необходимо продлить «любой ценой» срок службы каждого авиационного мотора, да их и не нужно выпускать в прежних количествах.

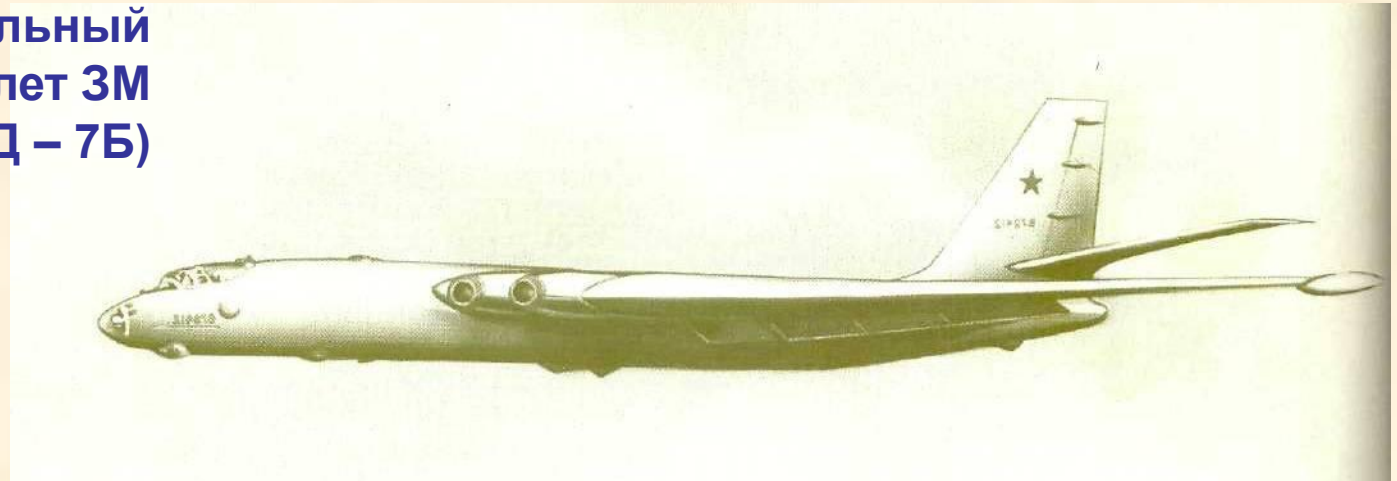
Правительство столкнулось с проблемой - чем занять в мирное время разросшуюся за годы войны оборонную промышленность. С одной стороны, важно было сохранить накопленный технический потенциал, а с другой - необходимо найти нужное количество заказов для военных заводов, чтобы не грозила безработица. В 1952 году на Заводе выпускалось 23 наименования продукции, а в 1953-м - уже 65 наименований. Среди них - 2500 подвесных лодочных моторов «Чайка», 65 тысяч раскладных кроватей, 411 тонн литой и штампованной алюминиевой посуды. Количество двигателей АШ-73ТК постепенно уменьшалось, но вместо них стали выпускать шасси для самолета Ил-28 и турбобур для нефтегазовой промышленности.

Продукция конца 50-х годов

Турбореактивный двигатель ВД – 7Б
конструктор Добрынин, 1958 год



Межконтинентальный
реактивный самолет ЗМ
(двигатель ВД – 7Б)



Завод был вынужден в авиационных цехах создать изолированные участки для выпуска дизельных деталей. Положение нового директора Смирнова осложнилось еще и тем, что главный инженер Дерунов в сентябре 1958 года был назначен директором Ярославского моторного завода, выпускающего дизели для КРАЗов, собираемых в Кременчуге. Дерунов проработал в новой должности всего полгода, как его назначили заместителем председателя Ярославского совнархоза, отвечающим за оборонную промышленность области. Он как мог помогал родному Заводу, но в общей неразберихе даже его пробивная способность взяла в бюрократической волоките.

В сентябре 1958 года на военном аэродроме в г. Энгельсе, совершенно неожиданно при подготовке к дальнему полету полностью заправленный самолет ЗМ сгорел за 15 минут из-за неполадки в двигателе. Завод к этому времени уже освоил серийное производство двигателей ВД-7, самолеты ЗМ приняты на вооружение Дальней авиацией, и началась их эксплуатация в строевых частях. Сомнений в причине пожара не было - ею стала рабочая лопатка первой сверхзвуковой ступени компрессора. На оставшейся в роторе замковой части четко просматривалось усталостное разрушение. Перо этой большой стальной лопатки, оборвавшись в нижнем сечении, пробило топливный бак, расположенный в крыле; хлынувший керосин сразу же воспламенился, а средства пожаротушения оказались бессильны.

Люди, к счастью, не пострадали. До выяснения причин и устранения конструктивных недостатков эксплуатация самолета была остановлена. Директор не выдержав психологического прессинга, уходит и в 1961 году на должность назначается **Павел Федорович Дерунов**

60-е годы
Директор предприятия
П.Ф. Дерунов

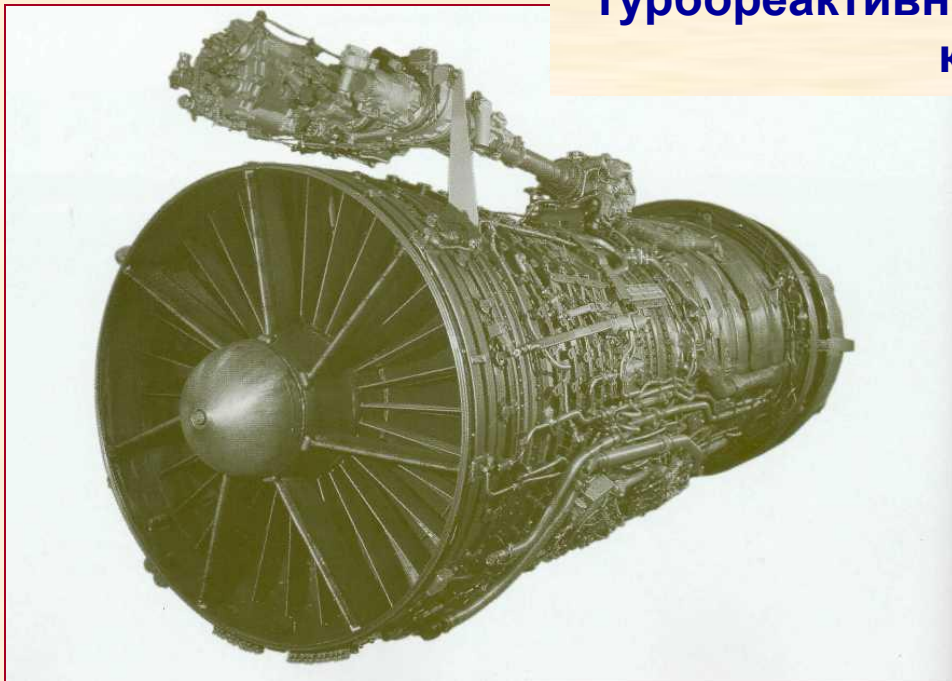


Самолет – ракетоносец Ту – 22 К
Двигатель РД – 7М2 конструкции Добрынина

Сверхзвуковой истребитель-бомбардировщик Су-7Б
(двигатель АЛ-7Ф-1 конструкции Люльки)
серийно выпускался заводом в 1960-1974



**Турбореактивный двигатель РД – 36 – 51А,
конструктор Колесов, 1968 г.**



П.А. Колесов, конструктор авиационных двигателей, главный конструктор РКБМ в 1961 – 1984гг. П.Ф. Дерунов все эти годы был директором завода – генеральным директором объединения «Рыбинские моторы»



**Сверхзвуковой пассажирский самолет Ту – 144Д
Двигатель РД – 36 – 51А**

70-е годы

**Установка двигателя Д-30КУ
на самолет Ил-62 М**

**Пассажирский самолет Ил-62М
Двигатель Д-30КУ**





Восьмидесятые годы

**Пассажирский самолет Ту – 154М
(двигатель Д-30КУ – 154)**

П.Ф. Дерунов – инициатор научной Организации Труда во всесоюзном масштабе

Страницы
центральных газет:
20.09.1967 «Правда»

«... Положительный опыт по внедрению научной организации труда и развертыванию социалистического соревнования за превращение заводов и фабрик в предприятия высокой культуры производства находятся в Свердловской области и городе Рыбинске.....
....В первой половине 1968 года решено провести в Свердловске и Рыбинске семинар партийных работников с участием руководителей предприятий и научно-исследовательских учреждений для обмена опытом по внедрению НОТ и повышению культуры производства на предприятиях»



В ЦЕНТРАЛЬНОМ КОМИТЕТЕ КПСС НАСТОЙЧИВО ВНЕДРЯТЬ НАУЧНУЮ ОРГАНИЗАЦИЮ ТРУДА, ПОВЫШАТЬ КУЛЬТУРУ ПРОИЗВОДСТВА

Центральный Комитет КПСС изучает опыт и работу Свердловской области и Рыбинской городской партийной организации по внедрению научной организации труда и повышению культуры производства. В первом подходе отмечено, что в Свердловской области и в Рыбинске широко проводятся все мероприятия, направленные на внедрение научной организации труда и повышение культуры производства. В частности, широко проводятся мероприятия по внедрению научной организации труда и повышению культуры производства. В частности, широко проводятся мероприятия по внедрению научной организации труда и повышению культуры производства.

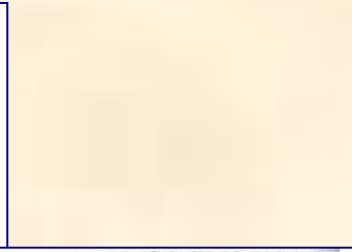
Центральный Комитет КПСС изучает опыт и работу Свердловской области и Рыбинской городской партийной организации по внедрению научной организации труда и повышению культуры производства. В первом подходе отмечено, что в Свердловской области и в Рыбинске широко проводятся все мероприятия, направленные на внедрение научной организации труда и повышение культуры производства. В частности, широко проводятся мероприятия по внедрению научной организации труда и повышению культуры производства.



ИСТОЧНИК ИДЕЙНОЙ ЗАКАЗКИ

ИСТОЧНИК ИДЕЙНОЙ ЗАКАЗКИ. В Свердловской области и в Рыбинске широко проводятся все мероприятия, направленные на внедрение научной организации труда и повышение культуры производства. В частности, широко проводятся мероприятия по внедрению научной организации труда и повышению культуры производства.

ИСТОЧНИК ИДЕЙНОЙ ЗАКАЗКИ. В Свердловской области и в Рыбинске широко проводятся все мероприятия, направленные на внедрение научной организации труда и повышение культуры производства. В частности, широко проводятся мероприятия по внедрению научной организации труда и повышению культуры производства.



НОТ – УСКОРИТЕЛЬ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА

НОТ – УСКОРИТЕЛЬ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА. Рассказывают лауреаты Государственной премии СССР, работники Рыбинского моторостроительного завода. В Свердловской области и в Рыбинске широко проводятся все мероприятия, направленные на внедрение научной организации труда и повышение культуры производства.

НОТ – УСКОРИТЕЛЬ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА. Рассказывают лауреаты Государственной премии СССР, работники Рыбинского моторостроительного завода. В Свердловской области и в Рыбинске широко проводятся все мероприятия, направленные на внедрение научной организации труда и повышение культуры производства.

20.11.1969 «Труд»

«... Государственная премия СССР, которой удостоены рыбинские моторостроители за достижения в области НОТ-это заслуга всего коллектива завода. За станками и верстаками, за чертежными досками и в лабораториях кипит здесь творческая мысль рабочих и специалистов.....» Государственной премии удостоены:

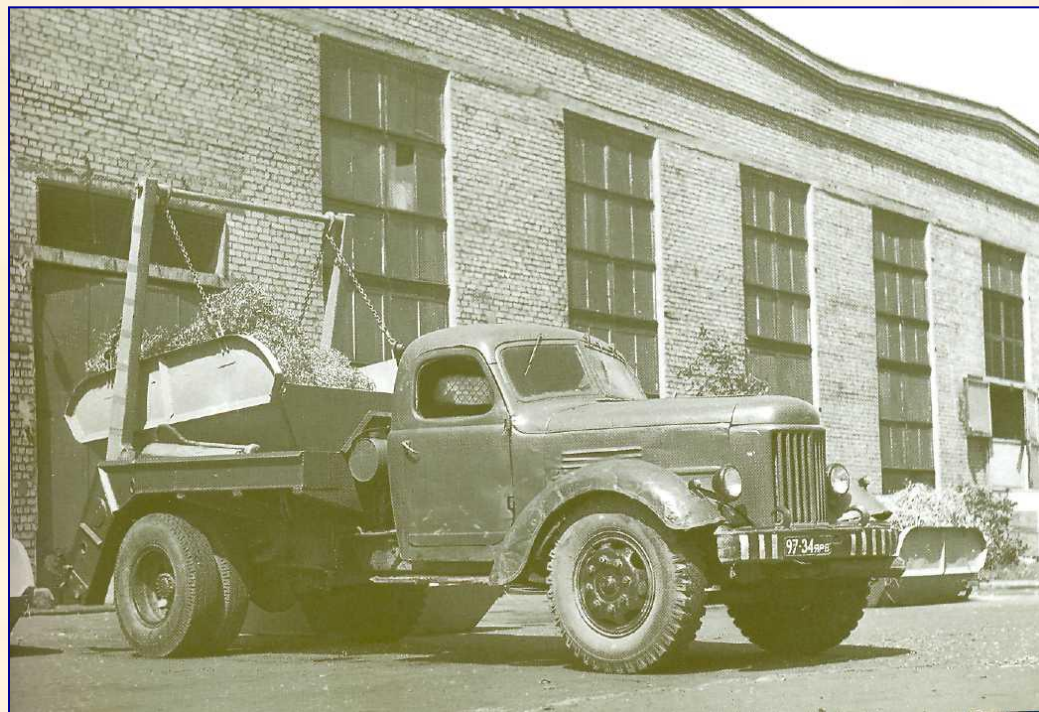
- П.Ф. Дерунов, директор завода
- В.А. Сироткин, слесарь-сборщик
- Е.Г. Щепетильников, начальник цеха
- А.Ф. Пашков, секретарь парткома



Использование машин специального назначения – одно из направлений НОТ



Автор идеи – П.Ф. Дерунов



В 1966 году о НОТе и внедрении его на заводе Дерунов рассказал на областной научно-практической конференции. Обком одобрил этот опыт и провел большую работу по его распространению на предприятиях области. Потом было выступление на Всесоюзном совещании в Москве. Доклад и там вызвал большой интерес. А в сентябре 1967 года ЦК КПСС принял постановление «О работе Свердловской областной и Рыбинской городской партийных организаций по внедрению НОТ в промышленности и повышению культуры производства». В Свердловске и Рыбинске были проведены Всесоюзные семинары по обмену опытом внедрения НОТ. Свыше 800 предприятий страны взяли на вооружение рыбинскую методику комплексной оценки работы. Ее простые и четкие принципы оказались пригодными для предприятий, резко отличающихся по характеру и профилю производства. В 1969 году группе работников завода во главе с Деруновым была присуждена Государственная премия за разработку и практическое применение этой системы в жизни.



П.Ф. Дерунов в Москве на вручении Государственной премии, 1969г.

Осенью 1953 года в стране была принята Программа увеличения производства сельскохозяйственной продукции. Министр оборонной промышленности Д. Ф. Устинов выступил с инициативой - помочь сельскому хозяйству и организовать массовое производство пропашных тракторов «Беларусь» на заводах «оборонки». Во дворе министерства разложили детали разобранного трактора, и директора выбирали, что более близко подходит для их производства. Рыбинскому заводу достался дизельный двигатель Д-36 мощностью 36 л.с. Кто-то взял на себя гидравлику, кто-то колеса, подвесные орудия, коробку передач и т.д. Изготовление корпуса и осуществление окончательной сборки поручили днепропетровскому «Южмаш-заводу» - он был близок по технологии к штампованию крупно-габаритных листовых деталей. Все 186 заводов, где проходила конверсия, были обеспечены заказами.

Общая забота и взаимосвязь быстро позволили запустить производство. В середине января 1954 года уже собрали первые опытные образцы, которые благополучно прошли заводские испытания. А в феврале первая партия дизелей была сдана заказчику. В 1954 году выпустили 7311 тракторных моторов и к ним 32% запасных частей.

Когда Дерунов стал директором, то обращал внимание на способных молодых людей. Он вообще делал ставку на мышленную молодежь и рассчитывал на нее в той перестройке, которую задумал на заводе, а курс был взят именно на автоматизацию производства.



СОПУТСТВУЮЩЕЕ ПРОИЗВОДСТВО

Рабочие цеха № 71,
выпустившие 300-тысячный
Дизельный двигатель.
1961г.



Сборка миллионного
дизельного двигателя. 1971 г.



Участок экспортной сборки
дизельных двигателей. 1977г.



Трактор ЮМЗ-6 с 2-миллионным
дизельным двигателем. 1984г.

В июле 1970 г. новый мотор для сельскохозяйственной техники был принят госкомиссией. А 1 декабря 1971-го в жизни завода произошло радостное событие: в 15 часов с конвейера сошел миллионный (с 1954 года) дизель.

В том же году Дерунов был удостоен звания Героя Социалистического Труда, а трактор ЮМЗ, оснащенный двигателем Д-65, признали лучшим трактором 1971 года.

Эта машина стала очень популярна за рубежом. Фермеры быстро поняли, что реальная мощность ЮМЗ-6 превосходит заявленную в техпаспорте. В западных проспектах принято указывать мощность своих машин, достигнутую в идеальных условиях. Видимо, наши идеальные условия были далеки от совершенства. В странах, куда наши трактора шли особенно крупными партиями, появились представительства завода. В 1974 году завод получил право на выпуск дизелей с государственным Знаком качества.

- **В конце 60-х годов партия обратилась с призывом: «Увеличить выпуск товаров народного потребления!».**
- **Эти слова были вынесены в заголовки всех центральных газет. На деле же, они были закреплены специальным постановлением , где недвусмысленно говорилось, что стоимость выпущенных товаров народного потребления должна равняться сумме годовой зарплаты предприятия.**

Дерунов к любому порученному делу относился серьезно и прежде всего искал в нем практическую пользу.

Его выбор остановился на сепараторах молока - очень нужной вещи в сельском хозяйстве, особенно в личном. Они выпускались на металлургических заводах в Куйбышеве и Лысьве и представляли собой металлический литой корпус, в котором находилась система зубчатой передачи, - привод был ручным. Дерунов сразу отверг этот «прошлый век», сам написал рацпредложение и созвал главных специалистов.

СОПУТСТВУЮЩЕЕ ПРОИЗВОДСТВО

Выпуск товаров народного потребления- Сепараторы «Сатурн», 1973 г.



Изготовленные сепараторы «Сатурн» стали пользоваться большим спросом. На некоторых молочных фермах их предпочитали промышленным, ставя в ряд штук по десять. Министерство торговли сообщило, что выявленная потребность в сепараторах превышает 3 миллиона штук, то есть при годовом выпуске в 200-300 тысяч, предприятию был гарантирован сбыт в течение 10-15 лет. Их выпускают до сих пор. Израильская посредническая фирма предложила на них заказ, и единственным пожеланием было - поменять цвет электрошнура, с черного на белый, и поставить выключатель другой конструкции.

Дерунов не остановился на выпуске сепараторов.

Будучи делегатом XXIV съезда и слушая доклад Косыгина, он обратил внимание на одну деталь. Премьер незадолго до съезда находился с визитом в Канаде, где ему предложили прокатиться на снегоходе фирмы «Бомбардье». Деля доклад, Алексей Николаевич связал этот эпизод с Программой партии, нацеливавшей промышленность на выпуск техники для населения Крайнего Севера.

В стране таких машин еще не выпускалось, стали изучать опыт других стран. Копировать зарубежные модели не имело смысла. Производство следовало создавать, опираясь на отечественные материалы, комплектующие и технологию.

СОПУТСТВУЮЩЕЕ ПРОИЗВОДСТВО Снегоходы «Буран»

Как только в печати появилось сообщение о первых снегоходах «Буран», на завод стали поступать тысячи писем от северян с просьбой о приобретении. Основным видом личного транспорта там оставались олени и собачьи упряжки.

Снегоходы «Буран»
на службе у альпинистов.
Эльбрус, начало 80-х гг



Сборка снегоходов.
Цех №74. 1977г.



Хорошей рекламой и проверкой надежности «Буранов» стал пробег по маршруту Рыбинск- Нарьян-Мар - Воркута в 1974 г. Он был организован заводом и редакцией журнала "За рулем». 10 участников экспедиции - конструкторы, испытатели, спортсмены и журналисты - вышли «на старт» 18 марта. За 28 дней, по бездорожью (начал таять снег) они прошли 3000км. 9 снегоходов «трудились» на предельных режимах - каждый тащил за собой сани-прицепы с грузом 200-250 кг. «Снегоход способен передвигаться с грузом по снежному покрову любой глубины ...преодолевать затяжные снежные подъемы крутизной до 35-40°». «Управление снегоходом легкое и доступное людям с небольшой практической подготовкой...» -таковы были выводы по результатам пробега.



Перед
стартом пробега

Обкатка «Бурана»
в условиях
Крайнего Севера



**Испытание снегоходов
пограничниками.
г.Алакури, 1979г.**



**Испытание снегоходов.
Машина-лаборатория,
регистрирующая работу
«Бурана». 1979г.**

- Завод вдруг начал ощущать, что молодеет, - ему, солидному пятидесятилетнему предприятию, даже стало весело от этого. Его энергичный, до фанатизма преданный делу директор собрал около себя точно таких же людей. Другие просто не выживали. Существовало два выхода: или стать фанатиком - или уволняться. Большинство - предпочитали первое.
- Когда услышали, что в Новочеркасске на электровозостроительном заводе разработана система оперативно-календарного планирования, начальник производства Багудин предложил Дерунову попробовать ее у себя. Директор тут же дал «добро» и отправил в командировку самого Багудина, начальника планового отдела Игнатьева, главного диспетчера Татаркина и начальника 45-го цеха Щербакова, где вначале решили опробовать систему.
- Система оказалась уникальной. Она сразу давала ощутимый эффект, ликвидировала неразбериху, избавляла от «штурмовщины». Кто знает, но может быть, она и сослужила «горькую службу» электровозному заводу в 1962 году...
- Завод стал единым, ритмичным организмом. Раньше каждый цех считал себя отдельным государством, а теперь четко и объективно видел свою роль в общем процессе. Все понимали, что премии могут быть только тогда, когда предприятие в целом будет выполнять ежемесячный план.



Благодаря такому прорыву в организации, Заводу удалось выполнить семилетний план по объему производства за 5,5 лет с ростом к уровню 1958 года в 2,3 раза. На заводском знамени появился орден Ленина. Такой же награды удостоили директора Дерунова, а всего было награждено 104 работника предприятия. Это радостное событие отмечали на новом заводском стадионе, построенном методом «народной стройки». Состоялся большой праздник Труда, в котором участвовали мастера искусств, спортсмены, члены заводской самодеятельности. На стадион пришло более 20 тысяч моторостроителей и членов их семей.



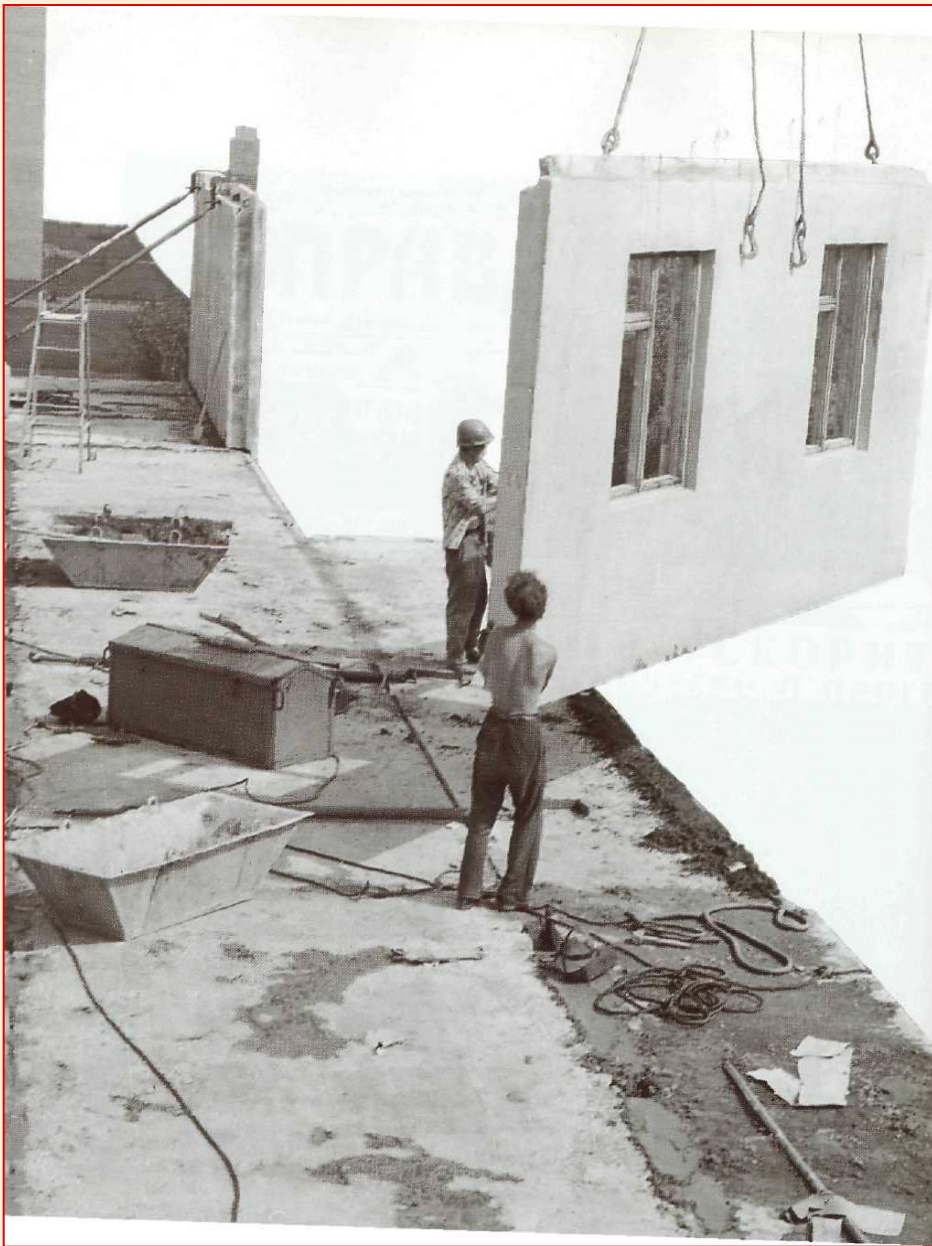
На заводе было принято решение - направлять 25% фонда материального поощрения не на преми-рование, а в фонд социально-культурных мероприятий. Но не это было главным. Средства на жилищное строительство выделяло министерство, и оно было заинтересовано в расходовании этих фондов. Иначе на следующий год или на следующую пятилетку Госплан срезал их, как неиспользованные. Дерунов, хорошо зная эту структуру, организовал строительство по методу народной стройки. План застройки микрорайонов города – центральный экспонат в музее завода. Глобальность мышления директора позволяла считать его действительным хозяином положения в городе



Гости предприятия не переставали

удивляться реалистичности и масштабности планов директора





Существовал специализированный 25-й цех, в котором работали профессиональные строители, но для того, чтобы закончить строительство раньше срока и получить дополнительные фонды, их работы было недостаточно. В цехах создавали бригады, которые в свободное время шли на помощь строителям. Начальству поручалось кураторство того или другого объекта. Сам Дерунов каждое воскресенье лазил по стройкам, чтобы к оперативке в понедельник лично быть в курсе всех дел. В результате к концу года министерство с радостью передавало Рыбинскому заводу оставшиеся неиспользованные средства других предприятий. Таким же образом пытались действовать многие, но не у всех получалось. «Деруновых» на страну было явно недостаточно.

Строительство первого крупнопанельного дома силами строительных подразделений завода. 1978г.

Хорошо организованная работа не замедлилась сказаться. Поднялись новые дома в районе улиц Кулибина, Солнечной, Волжской набережной. Жилье – самое основное строительство. В период с 1966 по 1970 годы было построено и сдано в эксплуатацию 110 тысяч кв. метров жилой площади. Если в 1962 году на заводе было 3200 очередников на получение жилья, то в 1970-м занимались уже улучшением жилищных условий.

80-е годы – строительство жилья не уменьшилось. Кампания МЖК позволила создать замечательный современный микрорайон «Скоморохова гора»

Микрорайон сегодня. Июнь 2007





КК «Авиатор», построенный по инициативе директора завода Г.Н.Королева в 1934-1937 гг все годы было (и есть) центральным местом культурного отдыха не только заводчан, но и всего города. П.Ф. Дерунов понимал, что мощностей одного КК для развивающегося предприятия скоро будет недостаточно. И вводятся в эксплуатацию другие объекты социальной инфраструктуры: бассейн, стадион «Сатурн», ДС «Полет»

Стадион «Сатурн» на 15 тысяч мест вырос на месте болота, вошла в строй новая поликлиника с пятью здравпунктами и стационар. Событием в культурной жизни города стало открытие Дома книги. В современном трехэтажном здании разместились научно-техническая, детская и юношеская библиотеки с читальными и лекционными залами.



Гордостью завода и города стал зимний плавательный бассейн международного класса.

В нем восемь 50-метровых дорожек, вышки для прыжков в воду, трибуны на 500 зрителей, спортзалы, душевые и «лягушатник» для самых маленьких.

**Дворец спорта «Полет» .
Сдан в эксплуатацию в 1977 г.
Возведен благодаря идее,
энергии и предприимчивости П.
Ф. Дерунова.
Неслучайно, площади перед
Дворцом предлагали присвоить
его имя.**



Целый сезон работали на реке земснаряды, добывая песок. У этого дворца было много специфических особенностей, с которыми раньше не сталкивались. Фундамент должен был быть глубоким и выдерживать не только вертикальную нагрузку, но и горизонтальную - для удержания полукруглых балок, на которых крепилась крыша. Балки эти, длиной 60 метров, заказали через министерство, так как сами изготовить не могли. Закончили фундамент, смонтировали арки, и в этот момент вышло постановление о «заморозке строительных объектов социального значения» Дерунов был просто убит горем. Ему так хотелось сдать Дворец спорта к 200-летию города, а тут такая «незадача». П.Ф. Дерунов смог доказать жизнеспособность своей идеи. Победив обстоятельства, Дерунов развернул строительство широким фронтом. Необходимо было осуществить монтаж ледового поля и холодильных установок, для этого сам пол должен быть идеально ровным.



В разработке строительных идей данного сооружения непосредственное участие принял Ю.Бородин (сейчас начальник Управления УФГСЗН по Ярославской области). Вспоминая с благодарностью годы работы на предприятии, Юрий Николаевич «счастлив, что работал под руководством такого выдающегося человека», по воле которого Ю.Н. Бородин стал начальником строительного производства.

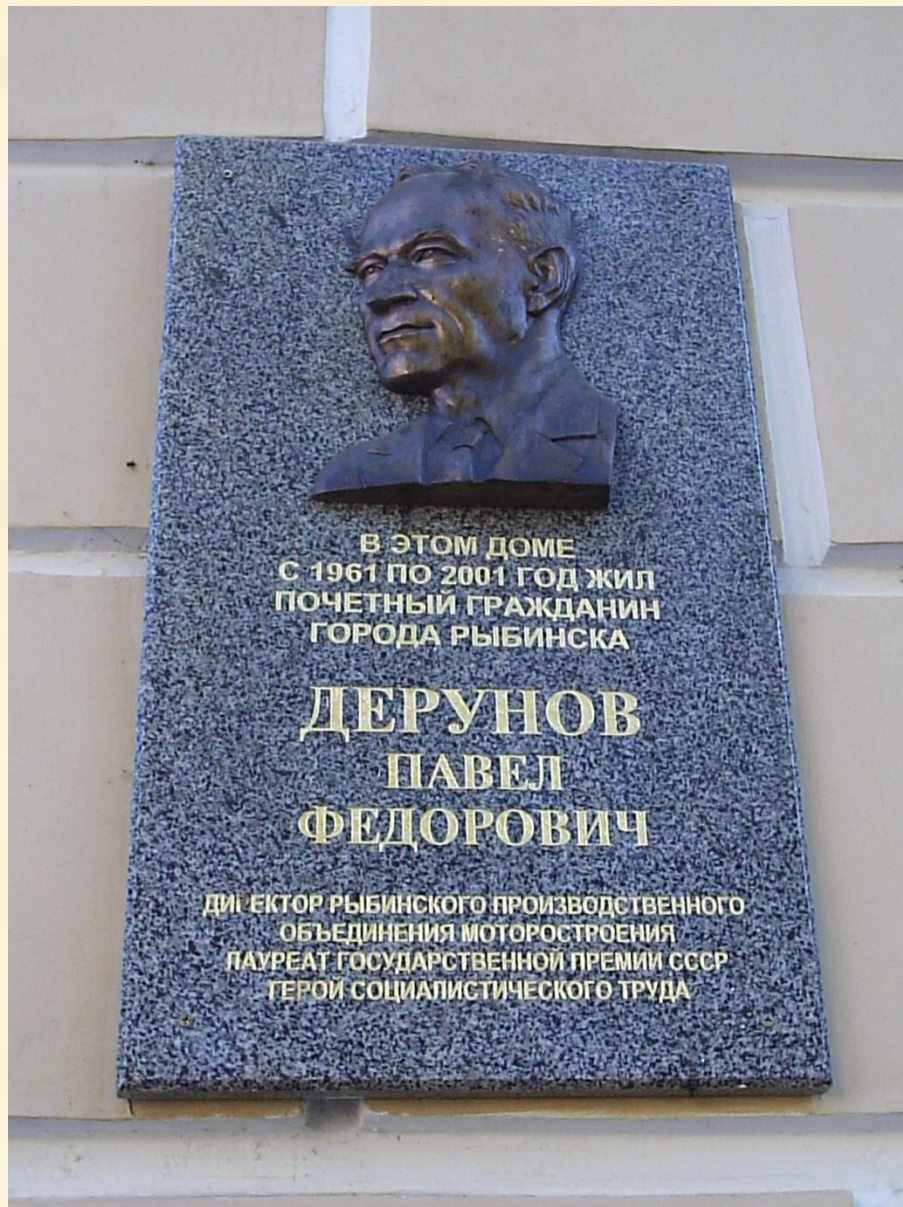
Смонтировали холодильную станцию из четырех компрессоров. Здесь была особенность: для фигурного катания температура льда должна быть - 5, а для хоккея - 11. Этого тоже достигли - фигуристы из Москвы говорили, что в Рыбинске лед лучше, чем в Лужниках. Понимая, что Дворец будет служить не только для хоккея, но и как концертная площадка, решили сделать потолок таким, чтобы он не создавал повторного звучания. Его соорудили из подвесных алюминиевых плит, отштампованных на заводе. В плитах просверлили отверстия, а над ними разложили маты из супертонкого волокна. В институте акустики сказали, что найденный способ - наиболее эффективный выход из положения. Дирижер симфонического оркестра Ленинградского балета на льду подтвердил, что Дворец не уступает лучшим театрально-концертным залам. Это сооружение стало прекрасным подарком городу. В нем проходили и спортивные состязания, и концерты популярных певцов, и в нем же стало традицией вместе встречать Новый год.

30 июня 2001 года Павла Федоровича не стало.

С этого дня началось обсуждение темы увековечивания памяти о нем. Рассматривалась возможность переименования улицы или площади города, установление памятника.

30.06.2003 года сделан первый шаг.

По инициативе руководства «НПО «Сатурн», на средства предприятия установлена мемориальная доска из гранита. Металлический барельеф создан по проекту скульптора Л.Скачалова.



Благодарные потомки нашли способ как увековечить имя земляка, чей вклад в историю города более чем значим. Мемориальная доска Павлу Федоровичу Дерунову Вывешена на доме где долгие годы жил Почетный гражданин г.Рыбинска



**Сегодня это свершившийся факт
– Юбилейная площадь –
излюбленное место встречи горожан –
носит имя**

Павла Федоровича Дерунова
В мае 2005 года Глава РМО Е.Н.
Сдвижков вынес вопрос о
переименовании на рассмотрение
комиссии по вопросам местного
самоуправления РСД

**Городской Совет ветеранов
и Совет Ветеранов «НПО»Сатурн»
Ходатайствуют перед властями
города о переименовании
одной из улиц или площадей,
или о присвоении одному из
социокультурных объектов
(ДС «Полет», КК «Авиатор»)
имени П.Ф. Дерунова**



**Миссией предприятия с 1916 года
является укрепление оборонной,
экономической и энергетической
безопасности государства путем
создания высокотехнологичной
конкурентоспособной продукции**

С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА



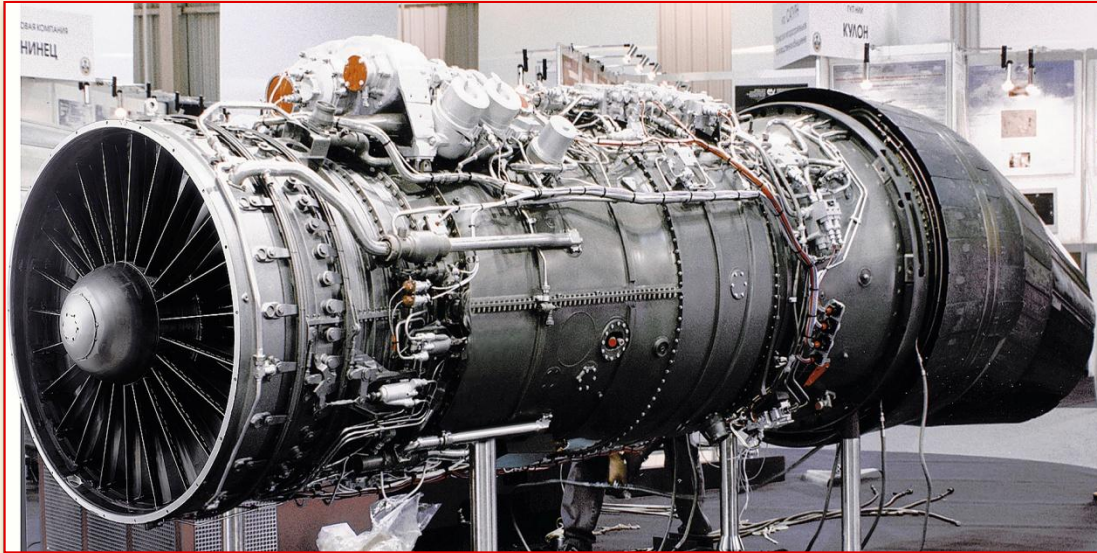
Промплощадка №1 (г. Рыбинск) и микрорайон «Скоморохова гора»

НПО «САТУРН» сегодня

- ✓ лидер отечественного двигателестроения
- ✓ крупнейшее предприятие в городе



Глубокая модернизация двигателя АЛ-31ФП



АЛ-31ФП

Модернизированные
двигатели будут
устанавливаться
на СУ-35 и СУ-27ИБ.



Разработка и производство двигателей Д-30КП «БУРЛАК»



Разработанный специалистами ОКБ двигатель Д-30КП «Бурлак» (гл. конструктор П.А. Соловьев) позволит продолжить коммерчески выгодную эксплуатацию отечественных самолетов до 2015 года

НПО «Сатурн» является основным производителем газотурбинных двигателей Д-30КУ/КП для самолетов, составляющих основу парка гражданской и транспортной авиации России (Ил-76, Ил-78, Ту-154М). Выпускается с 1972 года

Двигатель Д-30КП «Бурлак»

Двигатели Д-30КП «Бурлак» устанавливаются на самолеты ИЛ-76 и его модификации



Направления деятельности в XXI веке



- Двигатели для военной авиации



- Двигатели для гражданской и транспортной авиации



- Газотурбинные энергетические установки и газоперекачивающие агрегаты



- Газотурбинные двигатели для ВМФ



- Двигатели для беспилотных летательных аппаратов

Главная память о человеке – добрые воспоминания о нем людей и его детище. Сохранение и упрочение производственных показателей предприятия, одно то, что сегодня «НПО»Сатурн» - флагман двигателестроения не только у нас в стране, но и за рубежом, и при этом сохранена основная миссия предприятия, воплощаются и развиваются идеи П.Ф. Дерунова о социальной поддержке населения через совершенствование объектов культуры и спорта, жилищного сектора; через дальнейшее укрепление производства его модернизацию, учитывая требования современности –
разве это не память?!

Я горжусь, что мой родной город знаменит такими людьми, и проходя по улицам и площадям, я не перестаю восхищаться их мудрости и предприимчивости, глобальности мысли и человеколюбию умению жить для людей.

Литература

1. Бородин Ю. Сделай все возможное, чтобы получить конечный результат //
2. Город Рыбинск опускают до райцентра. // Рыбинская среда. Выпуск № 5
3. 90 лет со дня рождения Павла Дерунова.// Сатурн, №3, март 2006
4. Дерунов П.Ф. Моторостроители. – Рыбинск: ОАО «Рыбинский Дом печати», 1998.-200с.
5. Каменкова Е. Отговорили речи и забыли // Золотое кольцо. 28.03.2003
6. Киселев В., Калинина Л. Исторические хроники рыбинского завода. -333с.
7. Ковалев И.А. Ярославский край на уроках истории. Пособие по краеведению для учителей средней школы. Ярославль, Верхне-Волж. кн. Изд, 1974. – 168с.
8. Региональный компонент в системе воспитания и обучения детей и молодежи: Сборник научных трудов и статей №1. – Рыбинск, 2002. -44с.
9. Рыбинск: Альбом / Авторы – составители Шиманская М.Г., Метелица С.И.– М.: Инкомбук, 1998.–304с.
10. Смирнова Н. Ее судьба в судьбе родного города. Вестник Рыбинского отделения Русского исторического общества. № 1.
11. Юматова Л. Помнит город и помнит завод // «7 дней», 22.03.2006
12. [http// www. r40.ru| news](http://www.r40.ru/news)
13. [http //www. rybinsk. ru](http://www.rybinsk.ru)