



"МиГ" между прошлым и будущим"

Календарь - путеводитель знаменательных
и памятных дат ОАО "НАЗ "Сокол"

1 февраля 2002 года исполнилось 70 лет акционерному обществу открытого типа «Нижегородский авиастроительный завод «Сокол». Он являлся и является одним из ведущих предприятий авиационной промышленности России.

Завод, специализировавшийся с момента пуска на производстве истребительной авиации, за годы своей истории внес исключительный вклад в развитие отечественной и мировой авиации. Им создано несколько семейств истребителей, которые по своим летным, тактико-техническим и боевым характеристикам соответствовали самому высокому уровню мировой авиации и надежно защищали воздушный рубеж Родины.

Конверсионная программа завода не разрушила основное производство. На «Соколе» сейчас настойчиво работают над внедрением производства гражданской продукции.

Предлагаемое пособие отражает знаменательные и памятные даты богатейшей истории ОАО «НАЗ «Сокол» со дня его основания до настоящего времени.

Пособие адресовано широкому кругу читателей.

Гдегнулись над пахотой предки,
Среди пустырей и болот,
Ты в первой еще пятилетке
Родился, товарищ завод.

Я помню - тогда над Заречьем
Пропел твой призывный гудок,
И гулко заухал кузнечный-
И хлынул металла поток.

Врагам за кордоном не ведом,
По первому зову страны
Ковал ты оружие Победы
Солдатам великой войны.

Не вправе забыть мы отваги
Твоих дочерей и сынов.
Не даром ты носишь на стяге
Созвездье своих орденов.

Завод, мой ровесник - товарищ,
Крещенный в сраженьях с врагом,
Сегодня ты мир утверждаешь
Своим вдохновенным трудом.

Из улиц до первой сирены
К твоим проходным, как вчера,
Шагают, мудры и степенны,
Сложнейших работ мастера.

Исполнены творческой страсти,
Не тратя впустую минут,
Десятки рабочих династий
Ударную вахту несут.

В.Кулагин.

Далекие тридцатые годы. Страну буквально охватила индустриальная лихорадка. За годы первой пятилетки было введено в действие 1500 новых промышленных предприятий. Среди этих 1500 предприятий был и горьковский авиационный завод. Завод был построен в рекордно короткие сроки. **10 сентября 1928 года** Нижегородский губисполком постановил выделить место и приступить к строительству авиазавода на городской окраине. **2 февраля 1932 года** на общезаводском торжественном митинге состоялось открытие завода. И один из первенцев Отечественного авиастроения на Волге вступил в строй действующих предприятий страны.

Велика была радость коллектива, когда в **августе 1932 года** поднялся в воздух первый самолет, изготовленный на заводе. Трудный экзамен был выдержан.

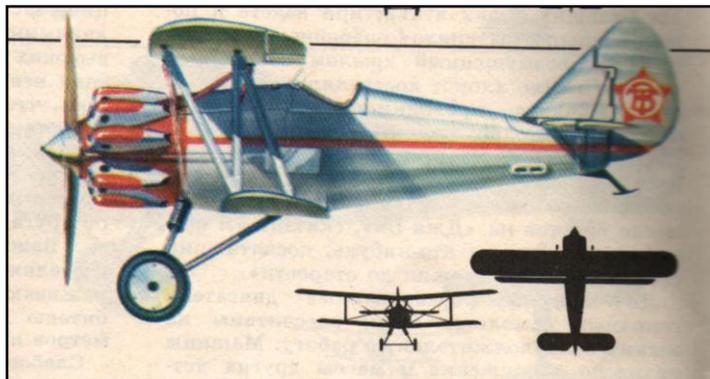


С 20 января 1933 года директором завода был **Евгений Иванович Мирошников**.

Из воспоминаний Героя Социалистического Труда В.А. Мюрисепа: «Это была очень колоритная фигура, организатор он был исключительный, а руководитель незаурядный, требовательный, авторитетный, очень заботливый, особенно в общении с молодежью. Очень достойный человек».

1932 год.

И - 5.



В августе 1932 года был выпущен первый серийный самолет **И-5**. Истребитель был спроектирован группой конструкторов под руководством **Н.Н.Поликарпова**. Самолет И-5 был биплан. Крылья деревянные, обтянутые полотном и покрытые цветным нитролаком. На серийных самолетах для снижения сопротивления на головки звездообразного двигателя впервые в практике отечественного авиастроения ставился кольцевой капот. Высокая горизонтальная скорость (278 км/час), минимальное время для выполнения виража, хорошая скороподъемность и простота в пилотировании выдвинули И-5 в число лучших в мире истребителей начала 30-х годов.

Истребитель серийно выпускался с **1932 по 1934 год**. За это время на заводе был построен **661 самолет**.

1933 год

ХАИ - 1



Завод осваивает самолет **ХАИ-1** в пассажирском и военном вариантах главного конструктора **И.Г.Немана**. Самолет ХАИ-1 первый в СССР скоростной 7-местный низкоплан с убираемым в полете шасси был оснащен отечественным двигателем М-22 мощностью 480 л.с. Конструкция ХАИ-1 цельнодеревянная. Заводские испытания показали, что самолет развивает скорость до 300 км/час.

Самолет ХАИ-1 вышел на первое место в Европе и второе в мире по классу скоростных пассажирских самолетов того времени. На авиазаводе было изготовлено 2 самолета: в пассажирском варианте и в военном.

1934 год

И - 16



. В этом году в производство запустили известный и популярный **истребитель И-16** конструкции **Н.Н.Поликарпова**. По своему внешнему виду и летным качествам И-16 резко отличался от большинства своих серийных современников: минимальные размеры, «бочкообразный» толстый фюзеляж, маленькое крыло и заголовник кабины летчика, переходивший в вертикальное оперение.

Конструкция И-16 смешанная: фюзеляж - деревянный; каркас крыла и оперения - металлический; обшивка полотно.

С истребителем И-16 связаны многие славные страницы российской авиации. Этот самолет воевал в небе Испании, Монголии, Китая и Финляндии. И-16 принимали участие в боях с немецко-фашистской авиацией в первый период Великой Отечественной войны. На этих истребителях сражались и одержали немало побед дважды Герои Советского Союза Г.П.Кравченко, С.И.Грицевец, А.В.Ворожейкин и др.



1936 год по-особому знаменателен для коллектива. Заводу было присвоено имя **Серго Орджоникидзе**.

За выдающиеся заслуги в деле снабжения Красного Воздушного Флота скоростными истребителями и успешное усвоение новой техники завод №21 имени С.Орджоникидзе Постановлением ЦИК СССР от **28 декабря 1936** года наградили **орденом Ленина**. Большая группа рабочих и специалистов также была награждена орденами и медалями СССР. Родина высоко оценила вдохновенный труд заводчан.

1937 год. Были спроектированы и построены учебно-тренировочные самолеты УТИ-16.

Шеф-пилотом на заводе в то время работал **В.П.Чкалов**.



1940-1941 гг.

ЛАГГ - 3



В конце 1940 года и 1941 году завод выпускал самолеты **ЛАГГ-3** (конструкторы-С.А.Лавочкин, М.И.Гудков, В.П.Горбунов).

Особенность конструкции этого фронтового истребителя состояла в том, что для планера использовали облагороженную древесину; каркасы рулей и элеронов были из дюрала, обшивка полотно.

Максимальная скорость-600 км/час.

Потолок практический-9600 м.

Дальность полета-1000 км.

Вооружение-1 пушка 20-мм, 2 пулемета 12,7мм, 2 пулемета 7,62мм, 2 бомбы по 100 кг.

Первый ЛАГГ-3 собранный на заводе поднялся в воздух **23 января 1941** года.

ЛАГГ-3 в первый период войны был одним из основных фронтовых истребителей.

В **октябре 1941** года за образцовое выполнение заданий партии и правительства по обеспечению фронта первоклассной боевой техникой завод был награжден вторым орденом-орденом **Трудового Красного Знамени**.

Одновременно большая группа работников завода была удостоена высоких правительственных наград. Ордена и медали горьковским авиастроителям вручал «Всесоюзный староста» **М.И.Калинин**, который посетил завод в **марте 1942** года.





Агаджанов С.И. (1905-1952гг.)- директор Горьковского авиационного завода имени Серго Орджоникидзе в **1942-1952гг.** Генерал-майор инженерно-авиационной службы. Награжден 2 орденами Ленина, орденами Кутузова, Красной звезды, медалями.

С **1942** года завод выпускал самолеты главного конструктора **С.А.Лавочкина** с мотором воздушного охлаждения **ЛА-5, ЛА-7, ЛА-9, ЛА-11** и осуществлял технологический переход с деревянного самолетостроения на металлическое.

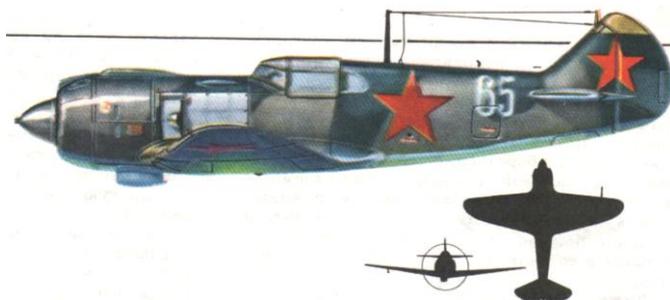
1942 год

Ла - 5

ЛА-5-один из основных наших истребителей в Великой Отечественной войне, был запущен в серийное производство в 1942 году.

Первые **ЛА-5** участвовали в сражении под Сталинградом и добились крупных успехов. Бои показали, что **ЛА-5** обладает серьезными преимуществами перед фашистскими самолетами того же класса. Его скорость- 613 км/час при хорошей маневренности была выше скорости лучших истребителей противника. На **ЛА-5** открыл свой боевой счет будущий **трижды Герой Советского Союза И.Н.Кожедуб**.

С **1942 по 1944**год на заводе построили **11154** самолета **ЛА-5ФН**.



1943 год

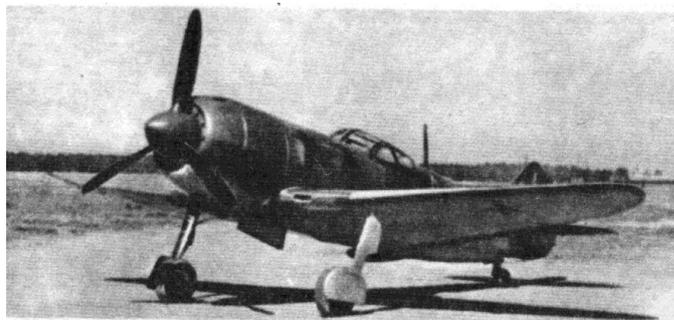
Ла - 7

В конце **1943** года была выпущена модификация **ЛА-5- ЛА-7**. Размеры, очертания, двигатель **АШ-82ФН** были те же. Но лонжероны крыла на новом истребителе стали металлическими. Перенос воздухозаборника под капот двигателя, усовершенствование внутренней герметизации улучшили аэродинамику самолета.

Скорость **ЛА-7** достигла 597 км/час у земли и 670 км/час на высоте 6000м. **ЛА-7** имел 3 пушки 20-мм калибра. Помимо боезапаса к ним, он брал и до 200 кг бомб. Принятый к серийному производству **ЛА-7** в последний год войны стал одним из основных фронтовых истребителей. На этом самолете **И.Н.Кожедуб**, трижды Герой Советского Союза, одержал большую часть своих побед.

С **1941 по 1945** год авиазавод выпустил **19202** самолета типов **ЛАГГ** и **ЛА**, т.е. каждый третий отечественный истребитель дали фронту горьковчане.

20 мая 1946 года заводу вручено на вечное хранение **знамя ГКО (Государственного комитета обороны)**.



1946 год

Ла - 9



Летом 1946 года прошел испытания самолет **ЛА-9**. ЛА-9 первый цельнометаллический истребитель конструкции **С.А.Лавочкина**. Серийное производство ЛА-9 продолжалось в Горьком с 1946 по 1948 год.

В мае 1947 года конструкторский коллектив передал на испытание истребитель сопровождения - **ЛА-11**. Дальность полета, по сравнению с ЛА-9, у ЛА-11 увеличилась до 2550 км. С полной заправкой топливом скорость ЛА-11 на высоте 6200 метров достигала 670 км/час. ЛА-11 серийно выпускался с 1947 по 1951 год.

ЛА-9 и ЛА-11 были венцом поршневых истребителей. В их вооружении, летных и эксплуатационных качествах конструкторы воплотили богатейший боевой опыт нашей авиации. Однако век истребителей с поршневыми моторами закончился. На смену им начали поступать серийные боевые машины с реактивными двигателями.

1948 год

Ла - 15

Истребитель **ЛА-15** - первый серийный реактивный самолет. Новый истребитель во время испытаний показал хорошие летно-тактические данные. На расчетной высоте (3 тыс. м) он развивал максимальную скорость - 1026 км/час. Потолок превышал 14,5 тыс. м, дальность полета достигала 1170 км. Высоту в 5 км ЛА-15 набирал за 3,1 мин. С подвесными баками истребитель мог находиться в воздухе свыше 2 часов. Летчики любили самолет за легкость в пилотировании. ЛА-15 выпускался на заводе в 1948 году.

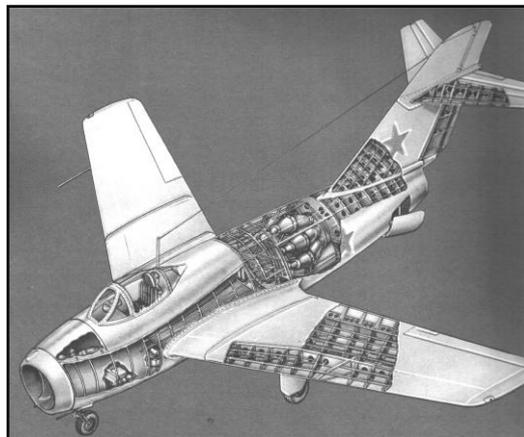


Сентябрь 1946 года. Завод получил задание построить к воздушному параду 7 ноября 3 реактивных самолета конструкции Лавочкина - **ЛА-150**. Задание было выполнено за 35 дней - доселе невиданный рекорд, вместо трех было изготовлено четыре машины. Успех заводчан был отмечен переходящим **Красным знаменем Совета Министров СССР**.



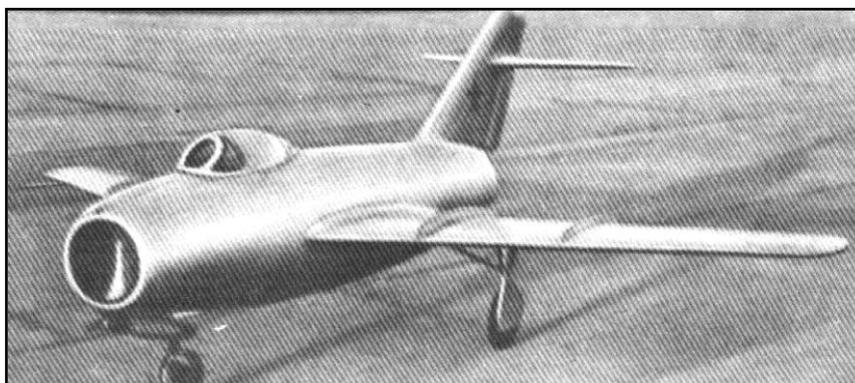
Лавочкин С.А.(1900-1960)- выдающийся авиаконструктор, главный конструктор Горьковского авиационного завода им. С.Орджоникидзе в 1940-1945гг. Дважды Герой Социалистического Труда, четырежды Лауреат Государственной премии. Награжден тремя орденами Ленина, орденами Красного Знамени, Суворова 1-й, 2-й степеней.

После войны завод стал сотрудничать с **КБ им. Микояна**. Можно сказать, что «Сокол» завоевал небо одним **МиГом**. Серия истребителей - от первого сверхзвукового **МиГ-15**, первого стального цельносварного самолета **МиГ-25**, до всемирно известного двухместного истребителя-перехватчика **МиГ-31**- создала предприятию славу и репутацию одного из лидеров производства военно-воздушной техники.



1949 год

МиГ - 15



Постановлением Совмина СССР завод переходит на производство прославленного **МиГ-15**, первый из которых вышел из сборочного цеха в **декабре 1949 года**.

Одноместный многоцелевой истребитель МиГ-15 с одним турбореактивным двигателем ВК-1 развивал скорость у земли 1050км/час. Его потолок- 15200 м, дальность полета-1420км.

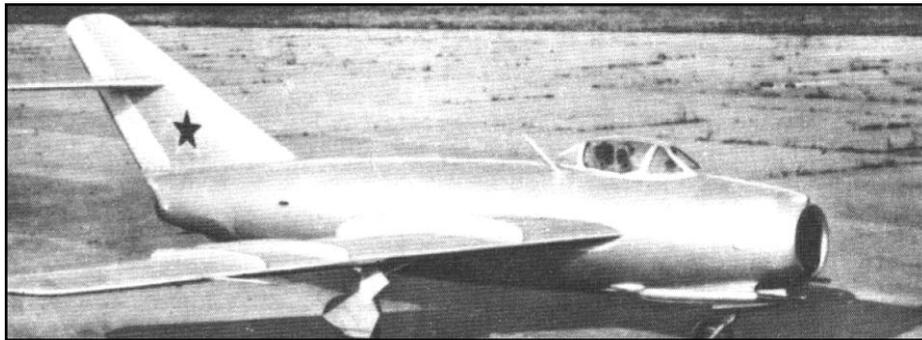
МиГ-15 резко отличался своим внешним видом от своих серийных реактивных «собратьев». МиГ-15-цельнометаллический среднеплан с двигателем, установленным в хвостовой части фюзеляжа, имел стреловидное крыло и высоко поднятое горизонтальное оперение.

Истребитель МиГ-15 хорошо зарекомендовал себя не только у себя на Родине. На этих машинах летчики КНДР в начале 50-х годов 20 века громили в небе своей страны авиацию американских агрессоров. Шведский журнал «Интеравиа» писал в номере от 12 января 1952 года, что МиГ-15 превосходит всякий американский самолет в Корее по скорости, маневренности и огневой мощи. Это был «самолет-солдат», как любовно его называли авиаторы.

Завод строил не только истребители - именно здесь выпускался **разведчик** на базе нового МиГа - **МиГ-15Рбис**.

1951 год

МиГ - 17



Январь 1951 года. На горьковской земле началась история и другого знаменитого МиГа - **МиГ-17**. На высоте 2 тыс.м. МиГ-17 развивал скорость 1114 км/час; у земли-1060 км/час. Высоту 5тыс. м набирал за 2 мин; 10км - за 5,1 мин. Потолок 15 тыс.м. Самолет был легок в пилотировании. Летчик **И.Иващенко** в **феврале 1950** года первым в мире на серийной машине в горизонтальном полете **превысил скорость звука**.

Специалисты завода выполнили задание и по производству фронтового истребителя-перехватчика, принятого на вооружение, - **МиГ-17П**. Нижегородские авиационные конструкторы вели работы по установке на самолет управляемого оружия, превратив МиГ-17 в ракетносец.

На заводе МиГ-17 запустили в серию со второго квартала 1952года, и он строился до **августа 1954 года**.

В апреле 1953 года директором завода стал **А.И.Ярошенко** и работал в этой должности до 1970 года. За организацию работы станции «Орбита» в 1968 году он стал Лауреатом государственной премии СССР.

Под руководством директора завода **А.И.Ярошенко** и главного инженера **Т.Ф.Сейфи** создавались такие прогрессивные, научно-обоснованные системы как **ППОРМ (планово предупредительное обеспечение рабочих мест)**, **КАНАРСПИ (качество, надежность, ресурс с первых изделий)**, которые нашли широкую поддержку и утвердились не только на предприятиях города, но и на других заводах страны.



Ярошенко А.И.

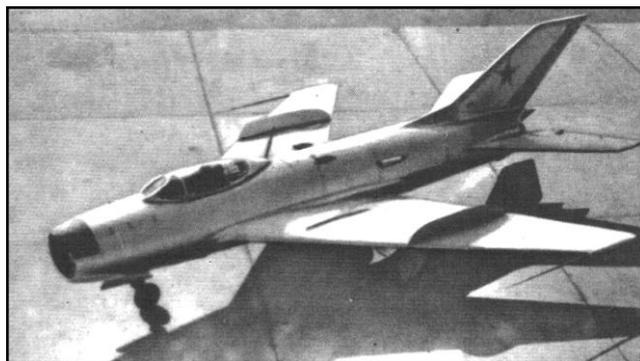


Сейфи Т.Ф.

1954 год

МиГ - 19

С марта 1954 года завод приступил к подготовке производства фронтального истребителя МиГ-19. А уже 3 июля 1955 года МиГ-19 участвовал в воздушном параде в Тушино. Полсотни новых МиГов потрясли иностранных военных атташе и журналистов своим появлением - от «отсталой России» этого мало кто ожидал.



Двухдвигательный истребитель МиГ-19- первый советский серийный сверхзвуковой истребитель. МиГ-19 строился **серийно с 1955 по 1957 год**. Горьковские перехватчики МиГ-19П состояли на вооружении авиации ПВО страны до 1970-х годов.

1959 год

МиГ - 21

Самолет МиГ-21-один из самых знаменитых самолетов в мире. Самый массовый в мире сверхзвуковой истребитель МиГ-21 серийно выпускался на заводе с **1959 по 1985 год**. МиГ-21 находился на вооружении 49 стран мира. Заводом выпущено **5532** машины.



В самолете МиГ-21 нашли воплощение новейшие достижения авиационной науки и техники. Тонкое треугольное крыло площадью 23 кв. м и углом стекловидности 53 градуса, цельные без рулей высоты хвостовое оперение, облагороженные очертания фюзеляжа позволили конструкторам добиться наименьшего для таких параметров сопротивления машины и при мощном двигателе значительно выиграть в скорости. Завод освоил поточную сборку МиГ-21 на движущемся конвейере.

МиГ-21- гордость предприятия. Он и сегодня по своим тактико-техническим характеристикам отвечает современным требованиям. В настоящее время завод занимается модернизацией самолетов МиГ-21, находящихся на вооружении у индийских ВВС.

В **конце 1967 года** на заводе на базе серийного МиГ-21С построили **МиГ-21И («Аналог»)**. Самолет представлял собой летающую лабораторию, предназначенную для аэродинамических исследований и подготовки летчиков сверхзвукового пассажирского самолета Ту-144. Первый вылет на МиГ-21И с заводского аэродрома сделал Игорь Волк, сопровождал его на самолете-лидере шef-пилот Горьковского авиазавода Владимир Гордиенко.

1965 год

МиГ - 25



В 1965 году было принято правительственное решение об изготовлении самолета **МиГ-25** в полном объеме на Горьковском авиазаводе. Завод перешел на новые технологические материалы - цельносварные стальные конструкции. Новый МиГ предъявил горьковчанам такие требования, которые при существовавших тогда технологиях делали его выпуск просто невозможным. В связи с этим был осуществлен переход на станочный парк с программным управлением.

6 июля 1966 года в небо поднялась нижегородская «стальная молния». Так называли МиГ-25 за рубежом, ибо этот самолет стал первым в мире серийным истребителем, способным развивать скорость до 300 км/час. На нем было установлено 29 мировых рекордов.

На западе появление нового самолета произвело сенсацию. МиГ-25 даже стал причиной слушаний в конгрессе США: американцы были встревожены резким качественным прорывом русской авиации.

МиГ-25 выпускался в вариантах **перехватчика, разведчика и разведчика-бомбардировщика.**

Самолеты **МиГ-25Р** использовались и гражданскими организациями для определения лесных пожаров, границ снежных покровов или паводков, что выполнялось быстрее и дешевле, чем при получении данных из космоса или от самолетов топографической разведки.

В период серийного производства максимальный темп выпуска МиГ-25 достигал 100 самолетов в год и трудоемкость его производства была снижена в десять раз. Окончательно производство машин завершилось в 1984 году. Всего их было построено **1112 штук.**

В 1970 году за успешное выполнение заданий правительства завод был награжден **орденом Ленина.**



1976 год

МиГ - 31



В **1976** году завод приступил к освоению самолета с современным вооружением **МиГ-31**, а **22 апреля 1977** года Горьковский авиационный завод начал серийное производство самолета МиГ-31, который создавался как «противоядие» от крылатых ракет, а также для уничтожения стратегических бомбардировщиков и самолетов-разведчиков.

При создании самолета МиГ-31 было использовано более сорока технологий, аналогов которым в мире не было. Многим и сейчас нет.

МиГ-31-это единственная в мире цельносварная машина из титановых сплавов и композитов. МиГ-31-это не простой истребитель, а летающий комплекс. Он в состоянии работать без наземных станций. Дальность обнаружения цели 180 км, одновременно самолет может сопровождать 10 целей и атаковать сразу четыре. Высота перехвата от 50 до 30000 метров. С дозаправкой в воздухе самолет может находиться в полете более 6 часов. Группа из 4 самолетов может контролировать пространство шириной 800км, обмениваясь информацией в автоматическом режиме.

В **1991** году на авиазаводе началось производство **МиГ-31Б** с улучшенной РЛС, доработанными ракетами и новой системой вооружения.

На МиГ-31 установлено 6 мировых рекордов скороподъемности и высоты полета. С 1976 по 1994 год выпущено 500 самолетов МиГ-31. Развитие МиГ-31 продолжается. Предусмотрено превращение этого самолета в многофункциональный.

2 февраля 1982 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за заслуги по созданию, производству и испытанию новой авиационной техники завод им. С.Орджоникидзе наградили **орденом Октябрьской революции**. Приказом министра авиационной промышленности №340/с от **13 августа 1984** года образовано **Горьковское авиационное производственное объединение им. С.Орджоникидзе** в составе ОКБ и завода. Генеральным директором объединения назначили **А.Н.Герашенко**, а с 1986 года объединение возглавил **В.М.Помолов**.

1984 год

МиГ - 29УБ

На заводе успешно налажено серийное производство одного из лучших истребителей современности - двухместного учебно-боевого **МиГ-29УБ**. МиГ-29УБ предназначен для подготовки летчиков ВВС. Машина кроме задач обучения обеспечивает ведение ближнего маневренного воздушного боя. В конструкции его планера использованы алюминиевые сплавы.

Производство МиГ-29УБ на ОАО «НАЗ «СОКОЛ» продолжается. Задача работ - увеличение дальности полета МиГа, а также замена авионики и установка нового радара с фазированной антенной решеткой. **МиГ-29УБТ** станет полноценным многофункциональным и многоцелевым самолетом.



Начало 90-х годов... В условиях обвальной конверсии и либерализации цен, изъявших у предприятия оборотные средства, пришлось выработать новую стратегию деятельности завода.

Самолетостроительный завод №21, а позднее Горьковский авиационный завод им. С.Орджоникидзе в условиях нового времени прошел акционирование и был зарегистрирован как **акционерное общество открытого типа «Нижегородский авиастроительный завод «СОКОЛ» в сентябре 1994 года.** В уставе определено, что основная деятельность предприятия связана с разработкой проектов по производству и реализации новой авиационной техники, товаров и услуг гражданского назначения, товаров народного потребления. К проработке приняли проекты самолетов и аппаратов вместимостью от 4 до 30 пассажиров и имеющие размах крыла и длину корпуса не более 25x25 м. По этому принципу подобрали двух- и четырехместные аппараты «Север»; четырехместные самолеты «Дельфин» и «Аккорд»; шестиместный катер на подводных крыльях «Сокол»; восьмиместные «Гжель» и «Динго»; катер-амфибию на динамической воздушной подушке «Волга-2».

Одним из основных акционеров завода с **декабря 2000 года** является **ГК «Каскол».** Его президент С.Г.Недорослев стал Председателем Совета директоров АО НАЗ «Сокол».

1992 год

М-101Т "Гжель"

На заводе начались работы по освоению самолета М-101Т «Гжель» (ОКБ В.М.Мясищева) в серийном производстве. Первый полет на «Гжели» выполнил летчик-испытатель В.Васенков 31 марта 1995 года.



Самолет,
спроектированный

по схеме низкоплана с убирающимися в полете шасси, имеет герметичный салон. Планер изготовлен из алюминиевого сплава.

«Гжель»- первопроходец на российском рынке самолетов бизнес-класса. Это семиместная «птица» развивает скорость до 500 км/час, парит на высоте до 7600 м (где нет болтанки) и имеет длительность полета до 250 км.

«Гжель»- многовариантный самолет, который можно переоборудовать из пассажирского в санитарный, грузовой и т.д. Недаром им заинтересовались в МЧС. Еще бы, ведь «Гжель» может летать практически в любую погоду, садиться на грунтовом аэродроме в 500 м, а разгоняться даже по кочкам высотой до 12 см. По сравнению с зарубежными аналогами наш самолет имеет лучшие летные характеристики, а цена его в несколько раз ниже.

До 2001 года было построено **11 самолетов.**

1992 год

"Волга - 2"

Завод начал подготовку серийного производства катера-экраноплана «Волга-2», который был разработан в 1986 году в ЦКБ им. Р., Е.Алексеева.

Экраноплан на воздушной подушке «Волга-2» развивает скорость до 120км/час, обладает высокой амфибийностью и может применяться как для перевозки пассажиров, грузов, так и в качестве спасательного и санитарного. Корпус «Волги-2» выполнен из алюминиевых сплавов, стойких к речной воде, частично применяется ткань на несущих поверхностях.

С 1992 года построено **10 катеров**, из них 7 эксплуатируются в России, Казахстане, Черногории и Китае.

1993 год

ТА - 10 "Сокол"



В **1993** году фирмой «ТРАНСАЛ-АКС» был разработан эскизный проект морского прогулочного катера на подводных крыльях ТА-10 «Сокол», конструкторская документация разработана ОКБ завода «Сокол» в 1994 году. В 1995 году был собран и спущен на воду первый катер.

Семиместный нижегородский катер сделан из прочного морского алюминия, развивает скорость до 42 узлов в час и выдерживает волнение на воде до 3-х баллов. Он предназначен для прогулок и отдыха на воде в светлое время суток. Этот катер очень комфортабелен: по желанию заказчика может быть оснащен кухней, душем с горячей и холодной водой. На катере есть обставленные каюты с телевизором.

К **2001** году построено **7 экземпляров** для состоятельных клиентов (ориент. цена около 200тыс. долларов).

1992 год

"Аккорд-201"



Красавец «Аккорд-201», разработанный группой конструкторов под руководством **Ю.Г.Лахтачева** в НПО «Авиа ЛТД», организованном в 1992 году, также детище «Сокола».

Самолет «Аккорд-201»- это шестиместный двухмоторный самолет с высоко поднятыми над землей крыльями и моторами. Он может садиться на песок и воду (есть вариант с поплавками), планировать при отказе обоих двигателей или «дотягивать» до подходящей посадочной площадки на одном. Дальность полета до 3000 км с экономической скоростью до 200 км/час.

Уже сегодня самолет вызывает интерес у лесных пожарных Сибири, у Минэнерго- газовики хотят его использовать для осмотра трасс вместо дорогого и неэкономичного вертолета Ми-8.

В **конце 1998** года начато изготовление двух машин для летных испытаний, трех - для статических испытаний и 4- 5- для потенциальных заказчиков.

1993 год

F15F"Дельфин"

Завод заключил с фирмой «Евроспейс» договор о совместных работах по четырехместному самолету **F15F«Дельфин»** («Эскалибур») разработки **фирмы «Прокаер»** (гл. конструктор **Фратти**). При этом предполагалось, что завод будет изготавливать планер с системами, а установку двигателя, авионики, отделку самолета и летные испытания - проводить итальянская сторона.

Самолет представляет собой низкоплан нормальной схемы с убирающимся в полете шасси. Планер изготовлен из алюминиевых сплавов с применением стали. Самолет может использоваться как административный, а также для обучения и тренировки гражданских и военных летчиков. Он имеет хороший обзор, прекрасную маневренность, способен выполнять фигуры высшего пилотажа, летать днем и ночью, совершать посадки в международных аэропортах по приборам, взлетать с грунтовых аэродромов и садиться с неработающим двигателем.

Самолет демонстрировался на авиасалонах в Германии, США, Италии, Франции. Изготовили около **30 планеров**, но в серийное производство самолет не пошел из-за финансовых проблем у итальянского партнера.

1993-1996 гг

"Динго"



Самолет-амфибия «Динго» с шасси на воздушной подушке. Работа по разработке технической документации и постройке опытных самолетов «Динго» на заводе проводилась в **1993-1996 гг.** «Динго» представляет собой цельнометаллический моноплан с низко расположенным крылом, двухкилевым оперением, установленным на тонких фюзеляжных балках, и прямым горизонтальным оперением, расположенным на килеях.

Восьмиместный самолет-амфибия предназначен для патрулирования трубопроводных магистралей и ЛЭП, поисково-спасательных и экологических работ. Самолет способен выполнять взлеты и посадки с любых относительно ровных поверхностей от твердого грунта до воды.

Построено **2 самолета**: один для статических испытаний, второй - для летных испытаний.

1996 год

"Як - 130"

В **1996 году** на Нижегородском авиастроительном заводе «Сокол» начались совместные с ОКБ им. А.С.Яковлева работы по созданию перспективного самолета **Як-130**.

Як-130 предназначен как для обучения курсантов, так и для тренировки летного состава в целях поддержания навыков пилотирования и боевого применения. По своим техническим характеристикам он в 1,5 раза превосходит все аналогичные зарубежные самолеты.

На Як-130 установлены два экономичных двухконтурных бесфорсажных двигателя ДВ-2С тягой по 2500 кгс. Вспомогательная силовая установка ТА-14 обеспечивает автономный запуск и работу системы кондиционирования воздуха на земле, повторный запуск двигателей в воздухе. Воздухозаборники, закрывающиеся при взлете створками, шасси, рассчитанное на грунтовые ВПП, обеспечивают эксплуатацию самолета с небольших грунтовых аэродромов.

Як-130- единственный в мире учебный самолет, который позволяет выполнять в воздух знаменитую «кобру Пугачев».

Первому экземпляру самолета Як-130 к концу 2003 года предстоит подняться в воздух.

В настоящее время АО «НАЗ «Сокол» выпускает также:

- спутниковые телеантенны РТА с диаметром от 0,35 до 5м;
- индивидуальные и коллективные телеантенны АТИГ, АТКГ;
- металлическую посуду с тефлоновым покрытием.

Завод производит сервисное обслуживание и ремонт самолетов на месте эксплуатации.

На заводе осуществляется и модернизация:

- модернизация МиГ-21БИС в МиГ-21-93;
- модернизация МиГ-29УБ в МиГ-29УБТ;
- модернизация МиГ-31.

АО «Сокол» выполняет ремонт и продление ресурса:

- МиГ-21;
- МиГ-25;
- МиГ-29УБ;
- МиГ-31.

Предприятие занимается ремонтом троллейбусов, а в перспективе - выпуск новых троллейбусов.

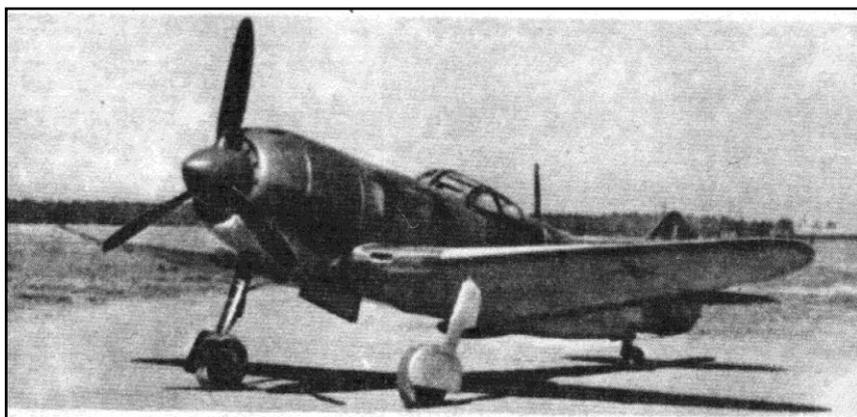


28 августа 1998 года **Генеральным директором завода был избран В.Х.Панков.**

«Авиастроители всего мира знают: в самолетостроении главное- **НАДЕЖНОСТЬ**. Мы надежные партнеры. Это прекрасно знают все, кто когда-либо работал или работает с нами. В этом, мы уверены, смогут убедиться и все, кто еще будет с нами работать".(В.Х.Панков)

Прошедший **2001** год выдался для завода нелегким. Но впервые за несколько последних лет «Сокол» получил **прибыль** от реализации продукции. По словам генерального директора Василия Панкова, ситуация на предприятии стабилизировалась, портфель заказов вырос и у восьмитысячного коллектива завода появилась реальная надежда на безбедную жизнь.

2002 год может стать переломным в истории завода: по заказу Министерства обороны начинается серьезная работа над модернизацией МиГ-31, российской самолетостроительной корпорации будут поставлены четыре МиГ-29УБ, продолжают поставки нашей техники в Индию. К концу 2003 года предстоит поднять в воздух учебно-тренировочный легкий ударный самолет Як-130, а до июля 2002 года завершить сертификацию гражданской «Гжели».



На корпуса завода,
Товарищ, оглянись,
Как самолеты, годы
Над нами пронеслись!

Мы птицею стальною
Свой оставляем след.
Мы в небе над страную
Летаем много лет.

Мы небо открываем
На взлетной полосе,
И пусть не все летаем,
Но небу служим все!

Б.Байков.



Список использованной литературы.

Книги:

1. Андреев И.А. Боевые самолеты / Худож. А.Захаров. - М.:Мол. гвардия, 1981.- 128с.: ил.
2. Горьковский орденов Ленина и ордена Трудового Красного Знамени авиационный завод им. С.Орджоникидзе: 1932- 1982.- Горький: Волго-Вятское кн. изд-во, 1982.- 96с.: ил.
3. Самолеты страны Советов: 1917-1970/ Под ред. Б.Л.Симакова. - М.: ДОСААФ, 1974.- 264с.: ил.

Статьи:

1. Андрюнин В. Полет «Сокола» продолжается/ Записал А.Буравин// Нижегород. правда. - 2001.-30 авг.-С.2.- (Будни оборонки)
2. Аплетин П. Семейный подряд: [На «Соколе» будут делать самолеты «Гжель»]// Биржа.- 2001.- № 14.- С.3.
3. Буравин А. Какая судьба уготована «Соколу»?// Нижегород. правда. - 2001.- 18 авг.- С.1-2.
4. Куликова Г. «Сокол» не сложил крылья//Город и горожане. - 2002.-29 янв.-С.4.- (Потенциал).
5. Магасумова Р. «Копье» с индийским прицелом//Нижегор. рабочий.-2000.- 11 янв.- С.3.
6. Магасумова Р. «Сокол» прячет крылья под водой: [Произ-во на заводе морск. прогул. катера на подвод. крыльях]//Нижегор. рабочий.-2000.-17 июня.-С.2.
7. Панков В. Ему сверху видно все...: [Работа «Сокола» в 1999г. и перспективы на будущее]//Нижегор.рабочий.-2000.-12 янв.-С.10.
8. Плотников Д. «Сокол» стал на крыло...:[35 лет назад в небо поднялся первый МиГ]//Комс. правда.-2002.-22 янв.-С.5.
9. Подрепный Е. Испытывал Чкалов//Нижегор. рабочий.-1994.-31 марта. - С.7.- (Спектр).
10. Подрепный Е. Истребительский талант «Сокола»: [Вехи истории авиазавода]//Нижегор. рабочий.-2002. 1февр.-С.8.
11. Подрепный Е. Конструктор Поликарпов на «Соколе»//Нижегор. правда.-1997.- 3июля.-С.3.- (Далекое-близкое).
12. Подрепный Е. ЛА-5- самолет для асов//Нижегор. рабочий.-1992.-2апр.-С.3.- (История).
13. Подрепный Е. МиГ-31: аналогов в мире нет//Нижегор. рабочий.-1994.-26 сент.- С.2.- (Сделано в Нижнем).
14. Подрепный Е. Нижегородская стальная молния: [МиГ-25 и МиГ-31]//Нижегор. новости.-2002.-7 фев.-С.2.
15. Райнич А. Сезон «Соколиной» охоты: [Итоги работы завода за 2001год и перспективы развития]//Нижегор. рабочий.-2002.-23январ.-С.2.
16. Стариченкова Е. Победный «Аккорд»//Город и горожане.-1994.-№10.-С.5.
17. Успенская О. Серебряный век «Сокола»//Нижегор. новости.-2000.-8 июня.-С.1.

Составители: Агафонова Н.Н., главный библиотекарь библиотеки им.н.К.Крупской
Соловьева Л., ведущий библиотекарь библиотеки им.Н.Крупской

Методическая помощь: Кучерова Т.В., зав. информационно-библиографическим отделом

Компьютерное оформление: Шестернина А.Н., гл.методист по автоматизации и программированию