**Методическая разработка**

**«С заводом связанные судьбы»**

**Преподаватель истории ОГБОУ СПО «ИАТ» Михлик З.А.**

**ПОЯСНИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА**

Целью разработки «С заводом связанные судьбы» является участие в формировании положительного имиджа завода, воспитание патриотизма на богатом материале истории завода, которому исполняется 80 лет. От решения данного вопроса зависит проблема повышения престижа профессии авиастроителя, привлечения студентов нашего техникума для работы в ИАЗ. Работа способствует поддержанию интереса студентов к своей будущей специальности, укреплению связи техникума с заводом. Данный материал можно использовать на уроках истории первого курса, а также для проведения внеклассных мероприятий. В удивительной истории уникального предприятия, как в капле воды, отразилась история нашей Родины. Пришло время продолжить познание этой истории – многотрудной и героической. Читая на уроках заводскую газету «Иркутский авиастроитель», мы понимаем, насколько велика роль завода в развитии авиационной промышленности нашей страны. Хотелось бы выразить глубокую признательность людям, создающим самолеты, которые защищают Родину. Вглядываясь в фотографии заводчан, знакомясь со статьями, посвященными им, мы приходим к мысли, что главное богатство – это люди твои, завод! Они чувствуют пульс родного предприятия, переживают радость творчества и побед. Они не равнодушны к его судьбе. В работе был использован материал рубрик газеты «Иркутский авиастроитель»: «Юбилей», «Поздравляем», «Парус», «Ретроспектива», «Люди твои, завод», «Память», «Лучший мастер», «Мастер золотые руки», «В совете ветеранов», «Визит» и другие. В разработку включены выдержки и фото из статей следующих авторов: Н. Годовиковой, Т. Романовой, Н. Федоровой, Е. Вторушиной, И. Пахалуевой, М. Киселевой, Н. Бочаровой, Г. Хвощевского, А. Мурашевой, С. Банщикова, Л. Минеевой, Е. Даниловой и др. Сделана выборка из иркутской летописи, составителем которой является Ю.П. Колмаков. Работа состоит из 4 разделов, связанных между собой логически: 1. «Из истории ИАЗ», 2. «Не стареют душой ветераны», 3. «Заводчане – выпускники Иркутского авиационного техникума», 4. «Следуя традициям». Настоящая работа – это дань уважения людям, кто честно работал и работает, исполняя свой долг перед Родиной. Каждому из них слава и почет!

**«С ЗАВОДОМ СВЯЗАННЫЕ СУДЬБЫ»**

**Из истории Иркутского авиационного завода.**

«Общество сильно не только своими достижениями в настоящем, но и памятью о прошлом». (А.А. Чаркова).

У каждого города свой облик, свой характер. Иркутск – город-сибиряк. Главное – это жизненное поприще тружеников и увлеченных людей. Мы расскажем Вам об Иркутске авиационном. Приближается 80-летие ввода в эксплуатацию Иркутского авиационного завода. В таких случаях принято обращаться к прошлому, прикасаться к делам минувших дней. Кроме того, это дает нам повод вспомнить тех людей, которые своим трудом оставили след в непростой истории завода. Память о них сегодня является связующим звеном между прошлым и настоящим. [30. с. 4]. В один из январских дней 1932 года в центре Иркутска, в небольшом деревянном доме неподалеку от областного драматического театра, открылась новая строительная контора. Мало кто знал, что этой конторе суждено положить начало заводу № 125, ныне Иркутский авиационный завод. История ИАЗ начинается с 28 марта 1932 года, когда Главным Управлением промышленности Нарком тяжпрома СССР был издан приказ № 181 о строительстве нового завода. Именовали его «Иркутский машиностроительный завод № 125». Завод сразу определили свое лицо – быть ему оборонным. Предполагалось, что новый завод будет «прикрывать» дальневосточные рубежи СССР, обеспечивая части Красной Армии, противостоявшие милитаристской Японии, современными боевыми самолетами. Сооружение завода началось ранней весной 1932 года. Все происходило в обстановке строжайшей секретности, и на то, что здесь будут строить военные самолеты, не было даже намека. В народе строящийся завод получил название «стройка № 125». Начальником строительства назначается И.Н. Бычков, первым директором завода – А.Д. Люшинский. Возводить заводские корпуса пришлось в заболоченном мелколесье в тяжелейших условиях. В октябре 1932 года единым директором строящегося завода назначается В.Г. Ирьянов, волевой, энергичный и требовательный руководитель, имевший воинское звание комбрига, что соответствует нынешнему генерал-майору. Главным инженером был назначен Виктор Иванович Абрамов. Строящийся завод объявляется первой ударной комсомольской стройкой в Восточной Сибири. **1932-1935 гг.** Тогда все было первым: первая лопата вынутого грунта, первый корпус цехов, первый самолет первого в Восточной Сибири авиационного завода. 24 августа 1934 года состоялся пуск завода. В феврале 1935 года в морозное небо взмыл первенец завода, скоростной истребитель И-14. Это первый в СССР истребитель-моноплан с убирающимися шасси и гладкой обшивкой. Строился и заводской поселок. В 1936 году зазвенела ребячьими голосами первая средняя школа заводского поселка – ныне школа № 43. Из воспоминаний Алексея Щербакова: «…Рос завод и вместе с ним поселок авиастроителей, тогда он назывался Иннокентьевским.…Когда строительство только начиналось, самолеты У-2 и Р-5 летали на полотняных крыльях, а к его завершению появились двухмоторные цельнометаллические бомбардировщики СБ. конструктора А.Н. Туполева…Однажды над нашей улицей очень низко пролетел самолет. На краю поселка он сделал вираж с разворотом, и летчик помахал нам, стоявшим на бугре ребятишкам, рукой. Помню, какое чувство восторга и смятения одновременно испытал я тогда! Может, потому всю жизнь меня тянуло к самолетам…» [1. с. 4]. **1936-1940 гг.** Пройдена азбука самолетостроения. Заводские самолеты испытываются в огненном небе. В 1936 году был освоен выпуск довоенного двухмоторного цельнометаллического скоростного бомбардировщика СБ. Он стал серьёзной самолётостроительной школой для заводчан. Это был первый заводской самолет с боевой биографией. Он защищал небо республиканской Испании, подавлял японскую авиацию на Халхин-Голе. Его выпуск в дни халхин-гольских событий превратил завод в прифронтовое предприятие. Сюда, на Иркутский завод, за самолетами прилетали прославленные летчики, Герои Советского Союза Я. Смушкевич, Г. Кравченко, С. Грицевец. Приезжал в ту пору на завод и Г.К. Жуков. Директором завода был Израиль Соломонович Левин. Именно при нем завод стал «прифронтовым». Главным инженером был В.Т. Родин. **1941-1945 гг.** Великая Отечественная война: завод и заводчане стали воинами. С первых дней войны и до победы завод работал круглосуточно. Полуголодные, полураздетые заводчане взяли себе за правило: «Все для фронта, все для победы. Работать столько, сколько надо». В первый же год войны на площадку завода эвакуировался Московский авиационный завод имени В. Менжинского. Два предприятия слились в одно – ИАЗ имени Сталина. Окрепшее производство каждые 8-10 часов, а затем каждые 4 часа выпускало по самолету. А это были грозные машины. ПЕ-2, скоростной пикирующий бомбардировщик, стал первым из заводских самолетов, воевавших на фронтах войны. «Пешка» - называли самолет рабочие, «иркутяночка» – нарекли его летчики. Это был первый в стране максимально электрифицированный самолет. Он имел хорошее вооружение и а годы войны стал одним из основных бомбардировщиков. Менее полугода потребовалось заводу для освоения выпуска дальнего бомбардировщика ИЛ-4. В годы войны он – основной бомбардировщик дальней авиации и авиации Военно-Морского флота. 7 августа 1941 года самолеты ИЛ-4 нанесли первый бомбовый удар по военным объектам Берлина. В связи с запуском в производство ИЛ-4 конструктор С.В. Ильюшин прислал коллективу завода поздравительную телеграмму. В годы войны было освоено производство мин и танков. По инициативе заводского комсомола была построена и отправлена на фронт под Москву и на Волгу танковая колонна «Иркутский комсомолец». 400 комсомольско-молодежных фронтовых бригад работали под девизом: «Не выполнив норму – не уходи домой». В сорок первом самолеты, сделанные руками заводчан – ИЛ-14, СБ., ПЕ-2, ПЕ-3, ИЛ-4 – приняли на себя удары фашистской армады и не уступили врагу, отстояли родную землю, не посрамили честь своих создателей! Директором завода с 1942-1946 гг. был генерал-майор инженерной службы Виктор Иванович Абрамов, главным инженером – Кирилл Александрович Петров. В 1939 году он был ведущим инженером по подготовке самолета «Москва» к перелету В.К. Коккинаки из Москвы в Северную Америку через Атлантический океан. Невозможно забыть людей, необходимо помнить обо всех трудностях и проблемах, которые успешно преодолевались. В этом и заключается наше уважение ко всем этим людям, многих из которых уже нет с нами.

**Заводчане – Герои Советского Союза.** Цуканова Мария Никитична. Погибла при освобождении корейского города Сейсин. Звание присвоено посмертно.

Жуков Василий Фролович. Звание присвоено посмертно за освобождение Севастополя. «Воротами в Севастополь» называли фашисты Сапун-гору и превратили ее в сплошной дот. 7 мая 1944 года гвардейский стрелковый полк пошел на штурм горы. Лейтенант Василий Жуков первым поднял свою роту, и она, первой достигнув гребня Сапун-горы, водрузила там Красное знамя.

Романенко Николай Титович. Стал Героем за форсирование Вислы, не дожив до Победы 12 дней.

И в партизанских отрядах сражались заводчане. Карельский отряд «Буревестник» состоял в основном из иркутян. Среди них заводчане А. Луговой, М. Лумпов, К. Суворов, П. Корсун, В. Матвеев, Г. Листопадский и многие другие. К концу войны завод строил ночной бомбардировщик ЕР-2. Его производство потребовало широкого внедрения сварки. В настоящее время на заводе высокий уровень технологии сварки и корни этих успехов – в строительстве ЕР-2.

В послевоенные годы завод осваивает мирную продукцию, но главное – по-прежнему боевые машины. Основной тематикой становятся учебные машины. Послевоенные будни спрессованы сотрудничеством с выдающимися авиаконструкторами А.Н. Туполевым, С.В. Ильюшиным, О.К. Антоновым. В первые послевоенные годы завод выпускал фронтовой пикирующий бомбардировщик ТУ-2. В пятидесятых годах завод освоил строительство двухдвигательного реактивного торпедоносца ТУ-14. Директор завода с 1948 по 1952 год Михаил Павлович Семенов позднее вспоминал: «Нравственное здоровье сибиряков делало коллектив завода сплоченным, деловым, сильным. Я работал на многих предприятиях, но лучшего коллектива не видел». Главным инженером в то время работал И.К. Ситников. Фронтовой реактивный бомбардировщик ИЛ-28 успешно выпускался заводом с конца 50-х годов. Он был первым реактивным бомбардировщиком, принятым на вооружение ВВС. С 1952 по 1960 год завод возглавлял директор Сергей Кузьмич Иванченко, талантливый специалист и дальновидный руководитель, значительное время проработавший с главным инженером А.Д. Нешумаевым. В 1961 году построенный заводом АН-12, мощный транспортный самолет, совершил сверхдальний перелет из Москвы к антарктической станции «Мирный» и обратно. В 1970 году АН-12 доставил через океан медикаменты в Перу, где произошло сильное землетрясение. Самолет надолго стал «рабочей лошадкой» транспортной авиации. На наших сибирских трассах верно служат транспортные самолеты АН-24. Мало кто знает, что их строил Иркутский авиационный завод. С 1960 по 1968 год директором завода был Анатолий Сергеевич Хлопотунов. В эти же годы главным инженером работал Н.И. Лениц.

**Герои Социалистического труда.** Лапа Ольга Исааковна – сборщик-клепальщик. Родилась в 1917 году. По воспоминаниям работников цеха № 4, Ольга Исааковна приходила на завод в 4.30 утра, с охотой и рвением бралась за любую работу. По архивным данным в октябре 1961 года она была удостоена чести быть в составе делегации Иркутской области на 22 съезде КПСС. Про эту женщину ходили легенды: она действительно успевала везде и во всем…[2. с.3].

Темников Александр Иванович – слесарь.

Пархоменко Михаил Давыдович – фрезеровщик.

**Заслуженные машиностроители:** Богданов Василий Михайлович – зам. главного инженера.

Калашников Василий Максимович – токарь.

Орехов Анатолий Иванович – сборщик-клепальщик.

Краснов Лев Иванович – начальник производства.

Прадед Иван Кузьмич – токарь.

Ряховский Петр Яковлевич – главный контролер качества продукции.

Хохлова Любовь Георгиевна – мастер.

Давыдов Аскольд Николаевич – начальник цеха, заслуженный металлург РСФСР.

Голованов Сергей Васильевич – заслуженный экономист РСФСР, зам. директора по экономическим вопросам.

Игнатович Николай Федорович – слесарь, награжденный орденом Ленина дважды и другие.

На острие современности техническая и технологическая вооруженность завода, – и он создает машины, способные обогнать звук. В шестидесятые годы завод создает свой первый сверхзвуковик ЯК-28. Именно этот самолет стоит на постаменте у заводских проходных во славу труда заводского коллектива. В 70-е годы «летающие парты» МИГ-23 УБ, специальный учебно-тренировочный самолет, также выпускал ИАЗ. С 1970-го по 1978 год было выпущено 1008 этих самолетов! Те же 70-е были отмечены всплеском непоказного, искреннего патриотизма. К примеру, заводская молодежь, активисты-комсомольцы зарабатывали деньги на субботниках, и на них был построен мемориал погибшим воинам-заводчанам. Максимовский Виктор Афанасьевич – директор завода с 1968 по 1980 год. Впоследствии – зам. министра авиационной промышленности. Лауреат Государственных премий СССР. Кугель Феликс Рувимович – главный инженер с 1964 по 1988 год. Лауреат Государственной премии СССР, заслуженный машиностроитель РСФСР. В 80-е годы, которые зовутся годами застоя, завод не стоял на месте. В 1986 году был поднят первый заводской самолет семейства «Су» – Су-27 УБ. Эпоха 90-х, мрачная для многих наших сограждан: перестройка, сложная финансовая остановка, и даже угроза закрытия предприятия. В 90-е был начат серийный выпуск самолетов Су-30 и созданы его экспортные варианты; начато производство принципиально нового самолета-амфибии Бе-200. И вновь перед нами судьбы замечательных людей, талантливых руководителей, специалистов, которые навсегда останутся духовным, творческим капиталом завода. [42. с. 2]. Сегодня ИАЗ твердо стоит на ногах и уверенно смотрит в будущее. Его продукцию знают во всем мире. «В прошлом году мне дали от завода путевку в Анапу, – делится работник завода Алексей Никишин. – В санатории отдыхали люди из разных регионов. После разговоров с ними понял: предприятие, где я работаю, многие знают и уважают. И это добавило мне гордости за наш завод». [26. с. 1]. Наш завод не обделен вниманием журналистов. Вот и на прошлой неделе съемочная группа федерального телеканала «Россия + 2» с утра и до позднего вечера в течение двух дней снимала репортаж о производстве «сушек» и «яков». Иркутские самолеты – очередная тема программы «Оружие России». Перед московскими журналистами стояла задача показать, как рождаются боевые машины. Заводские цехи поразили гостей и чистотой, и культурой производства. [29. с.3]. Сегодня, принимая на заводе с визитами правительственных чиновников, иностранные делегации, коллег-авиастроителей, заводчане с гордостью показывают цеха, где царит чистота и порядок, где все функционально. Не меньшее удивление у гостей вызывают, и заводские достижения.…В октябре 2008 года создается служба бережливого производства. На заводе не стали нанимать внешних специалистов по lean-технологиям. Пошли другим путем – вырастили своих спецов. «…Набирали людей инициативных, современно мыслящих, склонных к изменениям», – рассказывает Д.Ю. Куксанов. «В нашей службе трудятся те, кто «горит» на работе, а не засекает время «от звонка до звонка», – говорит о своих коллегах В.Л. Пхакин. –… они инициативны, неравнодушны и болеют за свое производство. Поэтому и результаты есть. Наши наработки транслируются на филиалы «Иркута» в Ульяновске, в Воронеже, в Таганроге». На заводе с самого начала акцент делался на людей. И это стало одной из составляющих успеха. [28. с.3]. В разные времена завод посещали интересные люди. Космонавт А.А. Леонов в гостях у заводчан побывал в 1975 году после совместного советско-американского полета «Союз-Аполлон». Прошел 11-ый Международный московский авиационно-космический салон МАКС-2013. Его участники увезли с собой частичку души одной удивительной женщины, Марины Лаврентьевны Попович. «Мадам МиГ» – как метко прозвали ее, когда она первой из женщин летчиков-испытателей преодолела звуковой барьер на реактивном истребителе МиГ-21. В качестве автографа на своих книгах она писала: «С глубочайшим уважением и пожеланием надежных жизненных и творческих крыльев! С любовью от автора». В 1976 году побывала звезда и на нашем заводе, прилетев на самолёте Ан-12. Тогда она была командиром экипажа, установившего несколько мировых рекордов. Иркутские летчики-испытатели встречали ее у трапа цветами. [14. с.3]. В музее истории ИАЗ побывал солист хора Турецкого, заслуженный артист России Михаил Борисович Кузнецов. Сюда привела его память об отце, Борисе Ивановиче Кузнецове, который был командиром эскадрильи на воздушной трассе АлСиб и, кроме американских самолетов, перегонял на фронт Ил-4 и Ер-2, выпускаемые Иркутским авиационным заводом в годы войны. [18. с. 5]. Известный прозаик, публицист, общественный деятель Александр Андреевич Проханов посетил ИАЗ. Сейчас, по признанию А.А. Проханова, его больше всего интересуют строящиеся храмы и возрождающаяся промышленность. «И то, и другое – символы возрождения России, – пояснил Александр Андреевич. – Это очень тесно связано: экономическое, индустриальное развитие и одновременно духовное, интеллектуальное. Россия строит свои оборонные потрясающие предприятия…Машина как птица, стремится в небеса, и храм своим куполом возносится ввысь! Они так близко, так похожи!» Кстати, А.А. Проханов по образованию авиастроитель – в 1960 году он окончил Московский авиационный институт. «Я чувствую огромный эмоциональный взрыв, – восторгался Александр Андреевич в цехе окончательной сборки. – Потрясающе, вот здесь, в этом месте произошло соединение воли государства с творчеством людей! Директор, инженеры, рабочие…я вижу эти одухотворенные глаза и радуюсь за Россию. А самолеты! Это шедевр, само совершенство! Они обладают красотой античных фигур и мощью…» А.А. Проханов сообщил, что расскажет радиослушателям об этой поездки в Иркутск, о заводе, на котором строят лучшие самолеты в мире. [10. с. 1]. Недавно ИАЗ посетили итальянцы, президент компании FAMI Бруно Милани и его дочь, ведущий менеджер Анна Лиза Милани. «Мы приехали, чтобы увидеть, как эксплуатируется наша оснастка, и оценить, что еще можем предложить, – сказала ведущий менеджер фирмы Анна Лиза Милани. «Завод произвел сильное впечатление, удивил своими площадями, чистотой в цехах, обилием света, – отметила она. – Понравилось, как организован рабочий процесс, все четко, не видно людей, которые бы зря тратили свое время». «Ваши специалисты очень хорошо подготовлены, – сказала Анна Лиза. – Они знают, что на заводе есть и как это можно улучшить». [43. с. 2].

**Из Иркутской летописи. 1932 год. 28 марта.** Началось строительство производственных цехов и подсобных помещений Иркутского авиационного завода (завод № 39 им. И. Сталина). Начальником строительства назначен И.Н. Бычков, директором – А.Д. Люшинский, техническим директором – Д.М. Хомский. С 1 апреля на заводе действовали общественные организации: партийная (секретарь Вдовин), комсомольская (секретарь В. Бодров) и профсоюзная (председатель П. Тараканов, заместитель И.Т. Секерин). **31 июля.** Бюро ЦК ВЛКСМ приняло решение направить 1300 комсомольцев на строительство Иркутского авиазавода № 39. **6 декабря**. Состоялся субботник на Иркутском авиационном заводе. Основные работы велись на строительстве железнодорожной ветки, лесопилке, возведении временного деревянного клуба и каркасных домов. Всего вышло на субботник 1100 человек.

 **1933 год**: секретарем комсомольской организации строительства авиазавода № 39 ЦК ВЛКСМ утвердил Бориса Тягунова.

**1934 год: апрель.** На станцию Иннокентьевская начали поступать оборудование (станки, приборы, инструмент, оснастка) и техническая документация для завода № 39. Стали прибывать специалисты по самолетостроению и металлообработке. **15 июня**. Секретариат ЦК ВЛКСМ принял решение направить 140 комсомольцев на строительство Иркутского авиазавода. **22 июля**. На Иркутский авиазавод приехала правительственная комиссия по приемке предприятия в эксплуатацию, которую возглавлял заместитель начальника Главного управления И.Б. Кацва. **18 августа.** Открылся аэроклуб при авиазаводе № 39 в пос. Иннокентьевском (Ленино). Комиссар клуба – Бекиров, начальник – Царев, летчик-инструктор – Даниленко, летчик – Дрыдин и техник – Лешук. **8 сентября**. Согласно приказу наркома Г.К. Орджоникидзе, Иркутский авиазавод им. И.В. Сталина принят и зачислен в список действующих предприятий Наркомтяжпрома. Произвел первый набор и начал занятия Иркутский вечерний авиационный техникум. Директор Ф.И. Ирьянова.

**1935 год. 1 января**. Технический контроль приступил к приемке собранного в ночь на Новый год на Иркутском авиационном заводе первого самолета. 4 сентября. Группа альпинистов завода им. И. Сталина совершила восхождение на гору Мунку-Сардык, оставив там записку и ледоруб. Восхождение совершили Иван Никитович Скородумов и Семен Васильевич Пацюк. **12 сентября**. Прошла встреча по футболу между командами: «Динамо» и «Завод им. И. Сталина», закончившаяся со счетом 2:2. **14 сентября.** Выдан проект жилого дома для работников завода им. И. Сталина, который был сооружен на ул. Сибирских Партизан (авторы проекта архитекторы Балтер и Мееркам). **18 декабря**. Началось строительство школы № 34 в соцгородке авиазавода, на ул. Макаренко (принята была госкомиссией 10 августа 1936 года).

**1936 год. 16 августа.** Начались отделочные работы на здании Дворца культуры завода им. И.В. Сталина, строящегося по проекту архитектора Н.А. Четверикова. Срок сдачи всего здания правительственной комиссии был определен на 7 ноября сего года**. 5 сентября**. В соцгородке авиазавода им. И.В. Сталина началось строительство фабрики-кухни для обеспечения питанием рабочих, служащих и инженерно-технических кадров. Автор проекта архитектор Н.А. Четвериков (принята правительственной комиссией 27 ноября 1937 года). Состоялся торжественный выпуск тринадцати пилотов, подготовленных без отрыва от производства аэроклубом при заводе им. И.В. Сталина. При медсанчасти завода им. И.В. Сталина был открыт противотуберкулезный кабинет. Заведующей кабинетом назначена врач А.М. Гусева.

**1937 год. 8 января.** Заключен коллективный договор о социалистическом соревновании между тремя заводами – им. В.В. Куйбышева, им. И.В. Сталина и им. М.О. Разумова – за досрочное и высококачественное изготовление продукции. **13 января**. Принял первых рожениц родильный дом на 15 коек в соцгородке завода им. И.В. Сталина. **6 июня**. На Боковском острове состоялось открытие спорткомплекса-стадиона, построенного методом народной стройки коллективом завода им. И.В. Сталина для своего предприятия. **27 ноября**. Закончены отделка внутренних помещений и оборудование фабрики-кухни авиационного завода им. И.В. Сталина в пос. Ленино. Столовая рассчитана на 6 тысяч обедов в день.

**1938 год: февраль.** Коллектив завода им. И.В. Сталина помогает комбригу Г.И. Тхору и его заместителю С.В. Слюсареву формировать летную группу для Китая. Всего скомплектовали за 1938-1939 гг. 40 экипажей и самолетов. Приказом наркома директором завода № 39 им. И.В. Сталина назначен Израиль Соломонович Левин. **В июле** после окончания Новосибирского техникума авиационной промышленности приехал на завод № 39 им. И. Сталина и проработал несколько лет замечательный поэт В. Федоров, творческая деятельность которого началась в нашем городе. **20 ноября**. Правительственная комиссия приняла новую школу в рабочем поселке завода № 39 им. И.В. Сталина на 880 ученических мест (ныне школа № 34).

**1939 год. 1 мая**. Коллектив завода им И. Сталина отметил пятую годовщину со дня пуска предприятия. Во Дворце культуры завода прошло чествование лучших людей производства, дан праздничный концерт. **С мая по август** иркутский завод им. И. Сталина становится прифронтовым предприятием в связи с событиями в Монголии. Коллектив перешел на выпуск самолетов для Красной Армии, сражающейся на Халхин-Голе. С началом боев развернулся ремонт воздушных судов, получивших повреждения. За самолетами прилетали летчики Я.В. Смушкевич, Г.П. Кравченко, С.И. Грицевец и другие. На завод приезжал комкор Г.К. Жуков. **24 октября.** На территории поселка авиационного завода закончено строительство 43-квартирного жилого дома. Большой интерес представляет архитектурное оформление фасада, применяемое у нас впервые. Дом украшен стенной живописью сграффито (декоративная отделка стен, при которой линии, процарапанные в верхнем слое штукатурки, обнажают ее нижний слой иного цвета). Экспериментальные работы по применению этой живописи начались в городе по инициативе архитектора Б.М. Кербеля, исполнителями выступили иркутские художники Ф.Я. Адлер и А.Л. Барутчев.

**1940 год: июнь.** Приказом по Наркомату авиационной промышленности директором Иркутского авиационного завода № 39 назначен Исаак Борисович Иосилович, позднее Герой Социалистического Труда, лауреат Сталинской премии. **11 июля.** В результате правильной организации труда и расстановки рабочей силы коллектив строителей завода им. И. Сталина (№ 39) выполнил программу первого полугодия на 101 %. **14 июля.** Из Иркутска стартовала в кругобайкальский шлюпочный пробег команда из 14 физкультурников завода им. И. Сталина. Командир Касьянов, политрук Талтыков. Задача команды – агитация и пропаганда среди населения сел и деревень на берегу озера Байкал.

**1941 год. 23 июня.** На Иркутском авиазаводе им. И.В. Сталина состоялся общезаводской митинг по случаю нападения фашистской Германии на Советский Союз. **21 июля.** Иркутский авто-танкоремонтный завод (быв. ГАРЗ-4) официально объявлен филиалом Иркутского авиационного завода и реорганизован в «объект № 4» – заготовительно-штамповочный цех. Расставаясь с заводом, руководители и ремонтники решили сделать подарок фронту – подготовили две походные ремонтные базы. 40 автомобилей ЗИС-5 превратились в маленькие заводики, оснащенные необходимым оборудованием. **19 августа.** Решением Наркомата тяжелой промышленности в Иркутске открыт авиационный техникум дневного обучения. Были приняты 540 человек, закончили полный курс – 50. **18 октября**. Принято решение ГКО об эвакуации из Москвы авиационного завода им. В.Р. Менжинского, с размещением его на площадках иркутского завода им. И.В. Сталина. В течение октября-декабря десятки эшелонов с оборудованием, оснасткой и материалами приходили на станцию Иркутск-2. Прибыл и основной коллектив рабочих, инженерно-технических работников с семьями. Вместе с мужем М.А. Бендером – инженером завода – была эвакуирована в Иркутск Б.И. Левантовская. **8 декабря**. Издан приказ Наркома авиационной промышленности об объединении двух авиационных заводов – им. Сталина и им. Менжинского – в единое производственное объединение «Иркутский авиационный завод им. И.В. Сталина». Директором назначен И.Б. Иосилович, главным инженером – И. Абрамов. Завод перешел на выпуск пикирующих бомбардировщиков Пе-2 и его модификаций Пе-3 и Пе-3 бис. **8 декабря.** Здание ремесленного училища авиационного завода передано под производственный цех.

**1942 год. 26 января.** На предприятиях города в процессе социалистического соревнования стали формироваться фронтовые молодежные бригады. **23 февраля.** Для детей фронтовиков рабочими и служащими Иркутского авиационного завода перечислено 100 тыс. р. **24 апреля.** На танковую колонну иркутянами собрано 1 576 107 р. **6 мая.** Танковая колонна «Иркутский комсомолец», построенная на собранные иркутянами средства, передана 206-му стрелковому полку. На мероприятии присутствовали инженер В.С. Филимонов, техник А.И. Денисевич, военком полка И.И. Терехов и командир полка Д.В. Василевский. Директором Иркутского авиационного завода назначен генерал-майор инженерной службы В.И. Абрамов, главным инженером – К.А. Петров. **23 августа.** С перрона иркутского вокзала отбыл комсомольский отряд. На станции Сегеж 6 ноября юноши приняли присягу и влились в партизанский отряд «Буревестник», действовавший на территории Карелии. **23 августа.** В доме культуры завода им. И.В. Сталина состоялся литературно-художественный вечер на тему «Ненависть к врагу и любовь к Родине». Показан монтаж из произведений русских и советских классиков, составленный участником защиты Ленинграда, артистом нового ТЮЗа В.П. Марининым. Он же был исполнителем монтажа. На Иркутском авиационном заводе приступили к серийному производству бомбардировщиков Ил-4, которое находилось под постоянным контролем ГКО и лично И.В. Сталина. Для успешного выпуска самолетов на завод приезжал конструктор С.В. Ильюшин. **1 декабря**. В Иркутске имелось семь ведомственных бань. Пропускная способность бани завода № 39 при четырех отделениях и трех номерах: в час – 142 человека, в сутки – 1800. С 1 января по 1 декабря 1942 г. прошло до 400 тыс. помывок. При бане работала оснащенная специальной аппаратурой водолечебница, в которой имелись ванна и душ. Функционировали две дезокамеры малой мощности**. 26 декабря.** Специально приехавшие из-под Сталинграда гвардейцы фронта майор С.А. Степченко, капитан В.И. Патрикеев и капитан М.А. Лобачев вручили переходящее Красное Знамя ГКО коллективу авиационного завода им. И.В. Сталина за досрочное выполнение государственного задания. Знамя приняли директор завода В.И. Абрамов, парторг ЦК М.Ф. Зенков и предзавкомом В.А. Расторгуев. **31 декабря**. Летно-испытательной станцией авиационного завода им. И.В. Сталина круглосуточно велась подготовка самолетов к испытаниям. Испытания осуществляли летчики-испытатели Ш.Б. Бидзиношвили, Н.С. Бушкевич, А.А. Холодов. Испытанные машины передавались в руки боевых летчиков, прибывавших с фронта.

**1943 год. 10 августа.** Герой Советского Союза летчик М.В. Водопьянов посетил Иркутский авиационный завод и встретился с рабочими, служащими и инженерами. **27 сентября**. В районе Мегета открылся ведомственный дом отдыха для работников Иркутского авиационного завода. Иркутский авиационный завод им. И.В. Сталина приступил к серийному производству самолетов типа Ер-2 и его модификации Ер-2 ОН, которые совершали перелеты по трассе Иркутск-Москва.

**1944 год: январь.** Иркутский авиационный завод освоил производство новых самолетов типа Ер-2. Выпущено по спецзаданию четыре самолета типа Ер-2 ОН. Испытание головного самолета проводил Герой Советского Союза Алексеев. Он и его товарищ Герой Советского Союза Коростелев пилотировали в беспосадочном перелете от Иркутска до Москвы два самолета Ер-2 ОН. **15 февраля**. Летчики-испытатели Иркутского авиационного завода им. И.В. Сталина подняли в воздух первый серийный Ер-2, который пришелся по душе боевым летчикам. За 1944-1946 гг. был построен 391 самолет. Это был последний заказ военного времени. **24 апреля.** В семье эвакуированных рабочих Иркутского авиационного завода родился Вячеслав Иванович Трубников, впоследствии, в 1996-2000 гг., директор внешней разведки Российской Федерации. **Июль.** Группа работников Иркутского авиационного завода им. И.В. Сталина Антонов, Антошкин, Божко, Гожев, Дегтярев, Есин, Соколов, Столяров и Федоров, пройдя длинный путь по ущелью речки Слюдянки и миновав седловину горы, поднялась на вершину, достигающую 2000 м. над уровнем моря. В нише гранитной колонны в консервной банке нашли записку – сведения о последних покорителях вершины. Это были альпинисты завода им. И.В. Сталина, побывавшие здесь 24 июня 1941 г. Группа, в свою очередь, вложила записку о своем посещении. **Сентябрь.** На 2-й Прибалтийский фронт направилась концертная бригада художественной самодеятельности Иркутского авиазавода в количестве 25 человек под руководством К. Петропавловского. Бригада дала несколько десятков концертов для фронтовиков и населения, в том числе 13 октября в освобожденной Риге. Вернулись в ноябре. **31 декабря**. В ночь на 1 января 1945 г. скончался В.Г. Ермолаев – заместитель главного конструктора КБ, один из создателей самолета марки Ер-2 (ДБ-240), находившийся в командировке в Иркутске для оказания помощи в производстве самолетов марки Ер-2 ОН и марки Ер-2.

**1946 год. 28 сентября.** Возвращаясь из служебной командировки в Свердловск, в сложной метеорологической обстановке потерпел аварию самолет Иркутского авиационного завода. Погибли летчик-испытатель Герой Советского Союза П.И. Тихонов, второй пилот А.А. Холодов, бортмеханик В.М. Токарев и работник завода С.А. Наумкин. Чудом уцелели и спаслись радист и один сотрудник завода № 39. **9 октября.** Грандиозный пожар на Иркутском авиационном заводе. От неисправной электропроводки сгорел цех сборки, построенный в виде деревянного эллинга. Он вспыхнул, как порох. Три часа огненная стихия бушевала на территориизавода. Сгорел большой корпус, восемь цехов пострадали от этого несчастья. На тушении были задействованы все пожарные части города и пожарная часть завода.

**1947 год. 20 июля.** Закончилась упорная борьба между футболистами на Кубок города. В финальной игре встретились «Динамо» и «Завод им. Сталина». Встреча закончилась со счетом 3:2. Команде «Динамо» вручен почетный приз. **20 июля.** Всесоюзный День физкультурника. На площади им. Кирова собралось около 10 тыс. спортсменов… Шествие открыли знаменосцы…. Внимание присутствующих привлекла многочисленная колонна завода им. Сталина. На вышке автомашины живая пирамида. На другой автомашине установлена «скала», по которой взбираются альпинисты….

**1948 год. 18 июля.** На стадионе завода им. Сталина в финальном матче на кубок области по футболу встретились команды завода им. Сталина и «Угольщик» (Черемхово). Встреча закончилась со счетом 1:0. Серебряный кубок вручен команде завода им. Сталина. **20 декабря.** На заводе им. И. Сталина смонтирована и сдана в эксплуатацию высокочастотная плавильная печь для изготовления инструментальной стали, производительность – 120 кг в смену.

**1949 год: 4 августа.** При испытании нового образца самолета на Иркутском авиазаводе трагически погиб летчик-испытатель Назар Семенович Буткевич. С 1949 по 1952 г. на Иркутском авиационном заводе работал генеральный конструктор самолетов, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Сталинской премии Павел Осипович Сухой.

**1956 год: июль.**  Иркутский авиационный завод приступил к освоению транспортного самолета типа Ан. Побывавший на заводе главный конструктор О.К. Антонов высоко оценил проделанную коллективом предприятия работу.

**1972 год: 8 июня.**  При испытании самолета МИГ-23 УБ трагически погибли летчики-испытатели Иркутского авиазавода Гелий Михайлович Куркай и Виктор Федорович Новиков. На месте их гибели, на территории предприятия, поставлена стела с надписью: «Пускай Вы погибли, но город спасли».

**1973 год: 20 мая.** На Иркутском авиационном заводе внедрен автомат для изготовления проволоки к щеткам подметающих машин ОМ-1328-00.

**1975 год: 27 февраля.** Президиум Верховного Совета СССР удостоил ордена Октябрьской Революции Иркутский авиационный завод. **24 июня.** В большом зале Дома культуры им. Ю. Гагарина состоялся торжественный вечер вручения правительственных наград работникам Иркутского авиазавода. Слесарю А.И. Темникову присвоено высокое звание Героя Социалистического Труда. …Орденами Ленина награждено 9 человек, Октябрьской Революции – 13, Трудового Красного Знамени – 47, «Знак Почета – 62, медалями «За трудовую доблесть» – 32 и «Трудовое отличие» – 42 человека. **14 августа.** На Иркутском авиазаводе разработан и внедрен принципиально новый метод изготовления профилированных заготовок концевого режущего инструмента горячим выдавливанием без пресс-остатка.

**1978 год. 2 апреля.** Генеральный секретарь ЦК КПСС Л.И. Брежнев и министр обороны СССР Д.Ф. Устинов в сопровождении первого секретаря ОК. КПСС Н.В. Банникова посетили Иркутский авиационный завод.

**1980 год. 10 апреля.** В Доме культуры им. Гагарина состоялся концерт Художественного ансамбля Венгерской Народной Армии.

**1981 год. 25 июня.** Во Дворце культуры им. Ю. Гагарина (Иркутск-2) после капитального ремонта и реконструкции открылся широкоэкранный кинозал.

**1983 год. 25 апреля.** Исполнилось 50 лет литературному объединению «Парус» Иркутского авиационного завода. Воспитанниками объединения стали нынешние члены Союза советских писателей Леонид Андреев, Василий Козлов, Валентина Сидоренко, Владимир Смирнов (Скиф), журналист Алла Чаркова и др.

**1985 год. 3 мая.** Во Дворце культуры им. Ю. Гагарина впервые состоялись литературные чтения, посвященные памяти выдающегося поэта Василия Дмитриевича Федорова. Вечер открыла руководитель литературного кружка «Парус» А.А. Чаркова. На вечере выступили Д.М. Цветков, В.П. Стародумов и др. Под сводами театрального зала звучали стихи В. Федорова.

**1989 год. 26 марта.** Прошли выборы народных депутатов в Верховный Совет СССР. … По Ленинскому округу избран Г.П. Горбунов, директор Иркутского авиационного завода. …

**1990 год. 21 июля.** Как сообщила местная пресса, в семье Ларисы и Игоря Кондратенко, работников Иркутского авиазавода, родилась тройня – мальчики Гена, Коля и Саша. У родителей есть дочка Ксюша. **5 октября.** В доме культуры им. Ю. Гагарина, в рамках гастролей по СССР, выступила группа каскадеров «Золотой цветок Цигуна» – исполнителей уникальных трюков из Китая.

**«Не стареют душой ветераны».**

О мой завод,

Ни вражьим летчикам

С планшетками для наших карт,

Ни мрачным атомным наводчикам

Не дам его координат…

«Седьмое небо». Василий Дмитриевич Федоров. Работал мастером на ИАЗ.

Когда читаешь статьи из газеты «Иркутский авиастроитель», посвященные ветеранам завода, невольно вспоминаешь строки из стихотворения В. Маяковского:

Я знаю, город будет

Я знаю, саду цвесть,

Когда такие люди

В стране Советской есть!

**«Молода душой» – это про Евдокию Митрофановну Богомолову, труженицу** **тыла.** 13 марта она отметила юбилейный, 90-летний день рождения. Жизнь ее была не из легких. В 1940 году устроилась работать на ИАЗ. А потом началась война. Все это страшное время Евдокия трудилась в своем цехе.…Вырастила с супругом троих детей. [3. с.5]. **10 декабря отметила 90-летие Анна Аввакумовна Журова – труженик тыла.** Работала на авиазаводе в цехе № 5 комплектовщицей, а потом кладовщиком до самой пенсии. [4. с.5]. **С 90-летием поздравляли Анну Емельяновну Есионову.** Заслуженный работник авиазавода. Но даже будучи на пенсии продолжала работать. Мать-героиня, вырастила и воспитала пятерых детей. [5. с.4].«**Спасибо, ветеран!» Эти слова обращены к Василию Никитичу Усольцеву,** ветерану Великой Отечественной войны, бывшему работнику ИАЗ. В 1942 году необстрелянным сержантом попал он на Ленинградский фронт. В 1944 году – тяжелое ранение. После войны Василий Никитич отстраивал Ленинград. В Иркутск он приехал в 1954 году. [6. с.5]. **«Вы нам подходите», – так сказали Юрию Михайловичу Савосько** при приеме на работу на завод. 28 февраля он отметил юбилейный день рождения – 75 лет. Службу проходил на Камчатке. «Нелегко было. Служба вообще сложная штука, но куда от нее денешься, – рассуждает Юрий Михайлович. – Каждый парень должен пройти этот путь, ведь армия делает из нас настоящих мужчин, ответственных, подтянутых, выносливых». «Это просто замечательный человек», – говорит Галина Ивановна Щербакова, экономист. В 2006 году Юрий Михайлович был избран председателем ветеранской организации. [7. с.5]. **Очень тепло отзывается коллектив о Михаиле Андреевиче Высотине, инженере-конструкторе.** Он отметил трудовой юбилей – 55 лет работы на Иркутском авиационном заводе. Трудились в те времена, как говорилось, не считаясь с личным временем, то есть, если нужно, то и круглосуточно. За добросовестный труд в 1966 году был удостоен звания «Заслуженный работник завода». [8. с.5]. **«Живите долго», – желают в день 90-летия ветерану Великой Отечественной войны Анне Степановне Кривошеевой.** На фотографии военных лет в армейской форме и шапке-ушанке она похожа на мальчика-подростка. Когда началась война, ей было всего 17 лет, работала в цехе 17, а через год ушла на фронт. Служила на Дальнем Востоке. [9. с.5]. **С 90-летием от всей души поздравляют Феклу Николаевну Тиханчик,** ветерана Иркутского завода. Маленький поселок авиастроителей стал для нее родным с 1941 года. «…Люди стояли в очереди, чтобы устроиться на завод!» – возвращается к годам своей юности Фекла Николаевна. [10. с.5]. **9 января 2014 года в заводской совет ветеранов пришла гостья – Нина Андреевна Фурадеева,** которой исполнилось 90 лет. Работала в цехе 42 в годы войны. Помнит она, как трудились тогда женщины и подростки – столько, сколько нужно было фронту. [11. с.5]. **Этого высокого крепкого старика знает, пожалуй, весь поселок авиастроителей. Это ветеран Великой Отечественной войны, ветеран завода Борис Герасимович Шлюндиков, отметивший свое 90-летие.** Служил на Восточном фронте. [12. с.5]. **А душа молода у Надежды Дмитриевны Коньковой, несмотря на ее возраст – 90 лет.** Уроженка Иркутска, инвалид по слуху. Но это не помешало ей окончить горнометаллургический институт и устроиться работать на завод. До самой пенсии работала Надежда Дмитриевна в отделе 6 в должности инженера-конструктора. [32. с.4]. **Ветеран завода Алтай Яковлевич Дадуев** получил подарок – авторский экземпляр книги «Ночные сражения в корейском небе». Эта книга из серии «Воздушные войны 20 века», изданная фондом содействия авиации «Русские витязи», имеет небольшой тираж. В ней опубликованы воспоминания Алтая Яковлевича о некоторых событиях корейской войны 1950-1953 гг., очевидцем и участником которых он был. После начала корейской войны ему довелось готовить к отправке и перегонять к фронту штурмовики Ил-10. [15. с.3]. **Трудовой стаж Марии Михайловны Леоновой достоин книги рекордов.** 62 года на родном Иркутском авиазаводе, из них более 40 лет – слесарем цеха 224. В следующем году заслуженному работнику ИАЗ исполнится 80 лет. Из старожилов предприятия, которым за 80, она лидер по стажу и единственная женщина. Энергичная, жизнерадостная, скромная. На вопрос о пенсии удивляется: «Какая пенсия? ...Я и в отпуск-то хожу с неохотой. На работу иду как на праздник. На молодых равняюсь – и сама молодею». Коллеги ласково называют ее «мамой цеха», потому что всегда по работе поможет, и в житейских делах совет даст. «Всегда учу, чтоб на совесть делали, аккуратно». Трудовые заслуги М.М. Леоновой были отмечены грамотой мэра г. Иркутска. [35. с.4]. **«За доброту спасибо!» – благодарят ветерана труда Сталину Ивановну Полоскову**, которой исполнилось 75 лет. Трудовой стаж ее только на нашем предприятии 47 лет, а общий составляет 56! У Сталины Ивановны редкая профессия – она сурдопереводчик. Много лет трудилась инструктором-переводчиком по работе с глухонемыми и слабослышащими работниками предприятия. Сегодня невозможно сосчитать, для скольких людей она была надежной связью с окружающим миром, помощником в их повседневном труде. [34. с.5]. **Наталье Васильевне Елисеевой – 90 лет.** Она участвовала в Великой Отечественной войне, воевала в составе танковой бригады 2-го Украинского фронта. По ее наградам можно изучать географию Европы: медали «За освобождение Праги», «За взятие Будапешта», «За взятие Вены», «За победу над Германией» и орден Отечественной войны 2 степени. Наталья Васильевна сама написала свои воспоминания о войне. «Призвали нас по повестке со всей Иркутской области человек 30 девушек.…Отправили нас на фронт…Прибыли в Бессарабию – кругом все горело, валялись убитые немцы…Дальше Румыния. Украинский фронт и наша бригада продвигались быстро. Румыны слабо сопротивлялись. Потом была Чехословакия, народ освобожденной Праги ликовал! Дальше была Венгрия. Я помню, как форсировали реку Дунай: на берегу скопилось много войск, идут танки, машины, орудия, а немец бомбит и бомбит, вот-вот мост рухнет, и все окажутся в воде. Было очень страшно. …Мадьяры сражались насмерть. Мы стояли в Пеште целый месяц, когда взяли Будапешт, пошли дальше на Вену. В Австрии продвигались тяжело, с боями. … Пришла радостная весть – Берлин рухнул, немцы капитулировали, кончилась война! …» [24. с.1]. **Вы не поверите, 100 лет отметила жительница Иркутска 2 Евдокия Вениаминовна Эстрова!** Она родилась здесь, в поселке, в 1914 году, жила на 7-ой улице (ныне улице Мира), училась в школе, вышла замуж за лейтенанта. Родила старшую дочь, пошла работать на завод и одновременно учиться в вечерний техникум на технолога. Вспоминает, что трудилась в малярке. Но в 1938 году ее отец был арестован, объявлен вредителем и расстрелян. А дочь врага народа с завода уволили. Перед мужем встал выбор: развестись с женой или уволиться из армии. Он выбрал семью. Муж был москвич, вот и уехали в Москву. Но жить там стало невмоготу, и вернулась Евдокия Вениаминовна домой уже с двумя детьми. С мужем договаривались, что вскоре приедет. Но они не виделись больше. Она стала воспитателем в детском доме. Там она нашла свою судьбу – будущего мужа. Вместе они прожили долгую счастливую жизнь. Кстати, Иосиф Николаевич Кучерук приехал в Сибирь с Украины на строительство завода, потом в 50-е с первого колышка строил Иркутскую ГЭС. После детского дома 20 лет работала библиотекарем в школе № 37. …В чем секрет долгой плодотворной жизни? Это любовь, оптимизм и доброта. «В общем, я считаю, что прожила жизнь хорошую», – уверена именинница. Не согласиться с ней невозможно. Она успела сделать главное: создать большую и счастливую семью. [38. с.5].

**На Иркутском авиационном заводе работает Совет ветеранов, который с 2006 года возглавляет Юрий Михайлович Савосько**. По сложившейся традиции в начале года стартует кампания по сбору средств в фонд помощи Ветеранам. На учете в Совете ветеранов 4347 пенсионеров, из них 72% женщин, 28% мужчин. Среди них пожилых людей в возрасте до 70 лет – 1697 человек, от 71 до 80 лет – 1933, от 81 до 90 лет – 669, 47 человек – больше 90 лет. Среди ветеранов 47 участников Великой Отечественной войны и 738 тружеников тыла. В этом году 33 пенсионера отметят 90-летний юбилей, а двое – 95-летие со дня рождения. [1. с.1]. «Всем хочется помочь, – говорит Юрий Михайлович Савосько. – Ветераны войны и труда, труженики тыла, вдовы, дети войны. … Что они видели в жизни хорошего? Женщины остались без мужиков, с ребятишками на руках, стояли у станков днем и ночью, не разгибая спины…». [7. с.5]. 24 декабря 2012 года на приеме у генерального директора ИАЗ Юрий Александрович Карушкин рассказывает: «Работали, руководствуясь правилом: производству отдавать времени столько, сколько нужно производству». [13. с.1]. В библиотеке ДК имени Юрия Гагарина 2 апреля 2013 года состоялась презентация сборника стихов и прозы ветерана завода, члена литературного объединения «Парус» Людмилы Степановны Лиховидовой – «Светозарная Сибирь». Пишет она о любимом Иркутске, о заводе, ставшем судьбой, о тех, кто с ней рядом, и о тех, кого уже не вернуть. Мне бы хотелось познакомить Вас со стихотворением Людмилы Степановны «Руки» – руки ветеранов войны и тыла, которые много сделали для своего родного завода. [8. с.4].

Руки мои наработались вволю,

Вены по ним, будто реки текут.

Видно судьбою назначена доля,

Что навсегда полюбила я труд.

Жизни стремительной, трудной заботы

Руки познали за годы труда.

Были они неустанно в работе,

Ловкими, быстрыми были всегда.

Им не знакомы безделье и скука,

Столько от рук хлопотливых добра,

Деток растили и нянчили внуков,

Их не пугала лихая пора.

Лаской, теплом руки так согревали

Самых любимых и близких людей.

Дома, на даче уют создавали

И годы жизни дружили с землей.

Смолоду руки приятные, нежные

Не научилась я холить, жалеть.

Годы проходят, но только по-прежнему

Хочется все в этой жизни успеть.

**8 апреля в концертном зале Иркутской областной филармонии состоится концерт – презентация книги Владимира Скифа** «Все боли века я в себе ношу». Свою жизнь в столице Приангарья, трудовую биографию Владимир Петрович начинал на авиационном заводе. Поэтому всегда с любовью говорит о заводе и заводчанах, не забывает и навещает литературное объединение «Парус». [38. с.6].

 Замечательный пример для подражания жизнь героев статьи «Рекордсмены по любви». **Супруги Нина Николаевна и Семен Николаевич Ивановы отметили 70-летие совместной жизни,** или благодатную свадьбу. Вот что значит люди старой закалки! В семейной жизни супругам хватало и гармонии, и любви. Оба заводчане. [5. с.4]. Я думаю, что стихотворение Анатолия Старинского «Признание» будет очень кстати.

Никогда не спеши, я прошу, не спеши

На часах моих стрелка по кругу,

Что весной вечера были так хороши,

Не успели сказать мы друг другу.

И признаться не смог, что ты лучшей из всех

Мне казалась всегда и повсюду,

Потому на судьбу обижаться мне грех –

Я тебя никогда не забуду.

Все смогу превозмочь – и беду, и нужду,

Не страшны мне метели и вьюга.

Вот об этом сегодня решусь и скажу

Я тебе, дорогая подруга!

Только ты не спеши, хоть сейчас не спеши,

На часах моих стрелка по кругу,

Я стараюсь унять ликованье души

И под «Горько» целую супругу! [2. с.4].

**Заводчане – выпускники Иркутского авиационного техникума.**

Особую гордость и интерес у меня вызвали статьи о работниках завода, окончивших мой родной авиационный техникум. Уверен в своей команде **Андрей Геннадьевич Крылов** – руководитель группы лучших сборщиков-клепальщиков. Хороший друг, отличный человек, надежный и ответственный работник. Про Андрея можно сказать: человек нашел себя. «Я ведь осознанно выбрал авиастроение, – говорит А. Крылов. – ...Трудности можно научиться не замечать, когда все остальное по душе». [9. с.2]. **Елена Николаевна Приходько –** замечательная женщина и прекрасный специалист, мастер участка комплектации отдела 541. Добросовестный труд Елены Николаевны был отмечен памятным знаком «За верность авиации», присвоено звание «Мастер 1 класса». Коллеги называют ее человеком надежным и отзывчивым. Ее дети тоже заводчане. [16. с.5]. 6 марта 2014 года отметила свое 90-летие ветеран труда **Анна Пимовна Катышева.** В 18 цехе проработала до самой пенсии контролером. Муж тоже заводчанин. [17. с.3]. Почти тридцать лет работает в цехе 275 **штамповщик Николай Николаевич Тепелин.** Получил диплом по специальности техник-технолог по холодной обработке металлов резанием. «Это человек с огромным опытом и золотыми руками, надежный, порядочный в работе и в жизни, – такими словами характеризуют Николая Николаевича коллеги. [18. с.2]. «Главное в работе – сердцем не стареть» – по такому принципу живет **Виталий Захарович Малышев.** Когда в далеком 1947 году поступал в Иркутский авиационный техникум, он вовсе не грезил самолетами. Любовь к авиастроению появится позже, да какая! На всю жизнь. В командировках по местам базирования самолетов выпуска Иркутского авиазавода изъездил весь бывший Советский Союз. Иначе как действующей легендой подразделения его и не назовешь. [19. с.2]. **«Самый закаленный» – это о Наумове Анатолии Иннокентьевиче,** начальнике участка цеха 237, награжденном памятным знаком «За верность авиации». Он предан своему делу больше 40 лет. В 21 год стал мастером. «Анатолий Иннокентьевич – один из лучших руководителей, – отмечает начальник цеха Г.В. Володин. [20. с.2]. За плечами **Натальи Семеновны Федосеевой**, контролера БТК цеха 275 37 лет бессменной работы. Это добрейшей души человек. Работать с ней легко и интересно. Грамотный специалист, мастер своего дела. Всегда приветливая, в хорошем настроении. Наталья Семеновна – человек комсомольской закалки, с любым делом справится. [21. с.5]. Нет сложных вопросов для инженера-конструктора **Светланы Алексеевны Чистяковой.** На Иркутском авиазаводе проработала более 30 лет. Ответственный работник, решающий в кратчайшие сроки производственные вопросы любой сложности. Накопленный опыт с удовольствием передает молодым коллегам. [22. с.4]. **Сергей Федорович Синтюрин,** начальник БТК цеха 228, проработавший в заводской службе технического контроля 35 лет, удостоен правительственной награды – медали ордена «За заслуги перед Отечеством» 2 степени. «Быть контрольным работником непросто. Нужны не только профессиональные знания, но и заинтересованность в такой работе, – рассказывает Сергей Федорович. Его называют борцом за качество, считают талантливым воспитателем. Человек он инициативный, вопросы решает самостоятельно и на должном уровне. [23. с.2]. Правильный выбор сделала в жизни **Елена Николаевна Девина**, когда пришла на завод более 30 лет назад. Это мастер 1 класса цеха 214. В коллективе ее ценят за профессионализм. А за доброжелательность и отзывчивость частенько называют «наша мама». «Безупречный контролер и первоклассный мастер» – только так отзываются о ней коллеги. «На нее всегда можно положиться, – отмечает начальник цеха 214 А.А. Кршитоп. – Елена Николаевна обладает уникальной памятью. Знает досконально все детали на своем участке, технологии их изготовления. Это очень ценное качество для мастера». [16. с.5]. **Игорь Викторович Тарбеев**, мастер группы слесарной обработки штамповок цеха 250, был награжден памятным знаком «За верность авиации». Он предан заводу и кузнечному делу почти тридцать лет. Чтобы трудиться в кузнице, нужны выносливость, сила и мужской характер. Игорь Викторович – надежный, доброжелательный и увлеченный своим делом человек. Уже после школы, поступая в Иркутский авиационный техникум, он знал, чем хочет заниматься в жизни, выбрал ковочно-штамповочное производство. «Работать с металлом всегда интересно. У металлургов есть свои правила и законы, и один из них гласит: огня не нужно бояться, его нужно уважать, – говорит Игорь Викторович. «Я ни разу не пожалел о том, что однажды пришел на завод, – подытожил И.В. Тарбеев. – Даже в перестроечные времена, когда было трудно, заняться чем-то другим даже не думал». [25. с.2**]. В день 90-летия Николаю Ивановичу Фролову** желали не растратить оптимизма и жить до 100 лет. Участник Великой Отечественной войны, участвовал в боевых действиях в Маньчжурии. Награжден был медалью «За боевые заслуги» и орденом Отечественной войны 2 степени. С 1942 по1948 год служил в армии. Окончив службу, приехал в Иркутск и устроился работать на авиазавод в 17 цех. Параллельно учился в вечернем авиационном техникуме. В 90 лет у Николая Ивановича крепкое здоровье и море оптимизма. Он и сейчас не сидит без дела. [32. с.4]. Когда пришла пора **Алексею Сергеевичу Цветкову** определяться в жизни, то подключился семейный совет под управлением отца. Решили, что раз окончил авиационный техникум – на заводе самое место. Опять же стабильность в жизни немало значит. И вот почти 20 лет Алексей Цветков на заводе. «Это очень рассудительный, спокойный человек и ответственный специалист. Профессионально выполняет тонкие, я бы сказал, ювелирные, клепальные работы», – рассказывает начальник цеха 206, С.С. Пухов. [36. c.2]. О своей нелегкой жизни **Валентина Константиновна Переверзева** говорит бодро, без горечи в голосе, иногда подшучивая. Вспоминает об учебе в авиационном техникуме и о работе на заводе. Но не о холоде-голоде и 12-часовом рабочем дне у станка, а …о вкусе ароматных пончиков, которые по одному в день выдавали в ее студенческие годы. 35 лет она проходила через заводские проходные. Валентина Константиновна – труженица тыла, награждена медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.». Семья нашего юбиляра (90 лет!) тоже связана с авиазаводом. [33. с.5]. Получив диплом вечернего отделения Иркутского авиационного техникума, **Людмила Викторовна Тепелина** стала работать на высокоточной группе резьбообразующего и высадного инструмента, где трудится и сейчас. [13. с.5].

Анализируя деятельность работников Иркутского авиационного завода, мы задумались над тем, почему среди них много людей, которые в столь преклонном возрасте ведут активный образ жизни? **Какие они, ветераны**? **Это:** 1. энергичные и живые люди; 2. стойко справляющиеся с трудностями и щедро делящиеся радостью с теми, кто рядом; 3. возле них всегда находятся любящие и достойные люди; 4. их отличает высокий профессионализм, настойчивость в достижении поставленных целей, ответственность, добросовестность; 5. специальность, в основном, ими выбрана не случайно; 6. парнями пройдена служба в армии; 7. активно участвуют в общественной жизни завода; 8. им присущи такие черты как, скромность, теплота души, любовь к своей семье и окружающим, обаяние, отзывчивость; 9. пользуются авторитетом, уважением, доверием коллектива, имеют награды за успешный и добросовестный труд; 10. это прекрасные хозяйки и мужья, замечательные надежные люди; 11. они полны энтузиазма; 12. обладают умением анализировать и принимать взвешенные решения; 13. требовательные к себе и подчиненным, опытные и думающие руководители; 14. передающие свой богатый опыт молодым; 15. специалисты высокой квалификации; 16. генераторы необычных идей, им присущ дух новаторства; 17. неунывающие, гостеприимные; 18. желающие применить свои знания на практике, на благо развития авиационной отрасли; 19. они сохраняют верность профессии, гордятся своим заводом; 20. это – доброжелательные, чуткие, коммуникабельные, целеустремленные, исполнительные люди; 21. их отличает высокая работоспособность; 22. неравнодушные к тому, чем живет их родной завод, к его будущему; 23. Н.А. Залыгина раскрывает секрет своего долголетия: « Двигаюсь, тружусь – и жизнь идет»; 24. Ф.Н. Мохова говорит о себе: «Мне нравится двигаться, а силы мне земля наша приносит». 25. они отличаются оптимизмом, никогда ни на что не жаловались и не жалуются. Молодым есть с кого брать пример!

**Следуя традициям**

«Молодость есть величайшая сила прогресса», – это утверждение русского педагога, физика и математика Николая Щеглова подтверждают активные и целеустремленные молодые люди, которые обучаются в Иркутском авиационном техникуме. Я не могу не согласиться с высказыванием Николая Николаевича Тепелина, работника Иркутского авиазавода: «…Молодежь у нас сегодня и сама грамотная. Можно сказать, достойная смена растет». [18. с.2]. Конкурс «Мастер золотые руки» прижился на заводе еще в 1950-е годы. Такие мероприятия меняют отношения молодых к учебе, к своей будущей профессии, к заводу. Традиционно выставляет своих участников и Иркутский авиационный техникум. Серьезные ребята, настроенные если не победить, то, как минимум, уложиться в отведенные на изготовление детали 100 минут. На равных с кадровыми рабочими. [24. с. 4]. Бодро и по-боевому – с таким настроением потрудились 12 апреля 2014 года сборщики-клепальщики агрегатно-сборочного производства на очередном конкурсе профессионального мастерства. За почетное звание «Мастер золотые руки» в этот день боролись 35 молодых рабочих. В категории «Учащиеся» соревновались студенты 4-го курса Иркутского авиационного техникума и ученики отдела 316. Заместитель начальника АСП по производству Ю.В. Сопп отметил: «Мастер золотые руки-2014» посвящен предстоящему 80-летию авиазавода, и это хороший повод проверить ваши знания по истории нашего предприятия…. Второе отличие от предыдущих конкурсов – участие группы «МС». В этой категории профессиональное испытание впервые пройдут представители 245-го цеха, который занимается изготовлением нового изделия – самолета «МС-21». Задание для группы «Учащиеся» разработал заместитель начальника техотдела АСП Д.В. Астафьев. Спустя 2 часа студенты ИАТ Иван Шедиков и Семен Черемных обнаружили, что совершили ошибку. Они прозенковали металлические пластины не с той стороны. Но, кажется, что ребята расстроились лишь на мгновение и вновь включились в борьбу. Ведь неудачный результат – тоже опыт! Те, кто справился с практикой, поспешили на теорию. Тесты по истории завода оказались для некоторых конкурсантов самым сложным испытанием. Новую книгу о заводе «Иркутский авиационный завод. Страницы истории. 1957-2012 гг.» С.Н. Аксенова получили и участники конкурса, которые хорошо показали себя во время теоретического тестирования, в том числе Иван Шедиков, студент 4-го курса ИАТ. Специальный приз от руководства службы по бережливому производству в числе других участников получили Семен Черемных, студент 4-го курса ИАТ и Андрей Подшивалов – выпускник ИАТ. В группе «Стаж работы до 3 лет» победителем стал Андрей Подшивалов (241). [44. c.2]. Среди студентов Иркутского авиационного техникума, которые сегодня проходят практику, хороших показателей добились ребята из цеха 243. Рассказывает зам. начальника цеха Сергей Борисович Ожогов: «…Наш цех занимается изготовлением крыльев и оперения на изделие СУ-30, а также крыльев на ЯК-130. Работа сложная, требующая высокой точности и качества. От своих практикантов мы ждем ответственности, старания и дисциплины. С начала сентября в цехе трудятся студенты 4-го курса Иркутского авиационного техникума. Слесари-сборщики **Артур Томашов и Семен Черемных** работают на группе сдачи у мастера А.Н. Шустова. Пока ребятам поручают простые задания. На внестапельной сборке ЯК-130 практикуется **Максим Шибаев.** Производственные задания он выполняет старательно и прилежно. Очень старается не отстать от других студент **Николай Черепанов**. Среди тех, с кого, по словам С.Б. Ожогова, уже сегодня можно брать пример, – **Иван Шедиков.** Юноша освоил и самостоятельно выполняет операцию по сборке панелей стабилизаторов. Претендует на разряд сборщика-клепальщика (не ниже третьего!). «Не хотелось бы перехвалить, – говорит Сергей Борисович, – но такими практикантами мы гордимся. И надеемся, что Иван Шедиков вернется на авиационный завод после окончания техникума и службы в армии. Мы его будем ждать: такие парни нам нужны». Про свои успехи Иван говорит так: «Когда работа нравится, само собой все хорошо получается». **Студента Никиту Чернуха** в цехе характеризуют как очень старательного молодого человека. Весомый вклад в выполнение плана октября внес **Павел Сурнин.** Подает надежды и **Кирилл Шаляпин**. Студент **Алексей Черниговский** внимательно относится к производственным задачам. «…Парни все хорошие, надеемся, что в будущем ребята пополнят ряды заводчан, – отмечает заместитель начальника цеха. [25. с.1-2]. Своим опытом творческой деятельности делится преподаватель русского языка и литературы Иркутского авиационного техникума, руководитель клуба «Откровение» **Л.М. Минеева**. Изучение литературы родного края – одно из основных направлений деятельности клуба. Людмила Михайловна отмечает наиболее активных кружковцев: **А. Дыкина, А. Еропова, Е. Иванова, Ю. Корнилова, Е. Аверкину, Т. Иванову.** Сейчас клуб работает над программой мероприятий, посвященных 80-летию Иркутского авиационного завода, с которым Иркутский авиационный техникум связывает многолетнее сотрудничество. Ребятам интересны не только история завода, но и люди, которые по окончании нашего техникума связали свои судьбы с предприятием, где предстоит трудиться и нашим выпускникам. [26. с.4].

Говоря о заводе, о его людях, невозможно обойти тему музея истории ИАЗ, которому исполнилось в 2013 году 45 лет. **«Хранители истории»** – так называют работников музея. В среднем ежегодно музей посещают более 3000 человек. Среди гостей – молодые специалисты, которые знакомятся с историей предприятия, где им предстоит работать, деловые партнеры завода, старшеклассники и студенты. Музей посещали участники 1 и 2 Международного молодежного промышленного форума «Инженеры будущего», а в 2008-2012 участники Международного детского форума стран Азиатско-Тихоокеанского региона. Многие из них оставляют свои впечатления и пожелания в книге отзывов. «Спасибо за то, что бережно храните удивительную историю уникального предприятия – часть истории России». (С.Е. Нарышкин, председатель Государственной думы Федерального собрания РФ. 2010 г.). «С наилучшими пожеланиями от авиастроителей города Комсомольска-на-Амуре. Желаем коллективу музея творческих успехов. Вы выполняете почетную и важную миссию по сохранению и передаче новому поколению авиастроителей славной истории и традиций авиации». (С.О. Огарков, первый зам. генерального директора по производству ОАО «КнААПО», 2009 г.). «Наш визит на производство и в музей авиазавода показал нам, насколько это предприятие является высоко технологичным и насколько велика его роль в развитии авиационной промышленности вашей страны. Мы хотели бы выразить нашу признательность людям, создающим самолеты, которые вот уже почти на протяжении века защищают свою Родину». (Абдель-Кадер Лунес, главком ВВС Алжира, 2011 г.). Поисковый отряд «Байкал» ПУ №2 сердечно благодарит коллектив музея ИАЗ за огромный вклад в подготовку и воспитание рабочей смены, воспитание патриотов и граждан России, земли Иркутской». (Руководитель музея ПУ № 2 Владимирова М.А., заслуженный учитель РФ, 2011 г.). Сюда приходят те, для кого «первым делом – самолеты». Во все времена музей будет выполнять свои основные задачи – хранить историческое наследие, участвовать в формировании положительного имиджа предприятия, привлекать молодых для работы на нем, а главное – воспитывать патриотизм на богатейшем материале истории нашего завода. [37. с.5].

В заключение хотелось бы привести наказ поколения, победившего фашизм, поколению нынешнему и будущему. **Говорят заводчане – ветераны Великой Отечественной войны. Иван Петрович Маяков**: «Хочу сказать молодым, чтобы они жили честно и не забывали нас, ветеранов, и то, какой ценой далась нам эта победа». **Николай Степанович Барахов**: «Учите свою историю! Историю своей Родины, родного края и своей семьи. Это ваша связь с другими поколениями, со своими корнями! И уважайте друг друга. Ваш долг – защищать слабых, женщин, детей и стариков, и не только, когда война, но и в мирное время. Помните об этом!» **Борис Герасимович Шлюндиков:** « Вспоминайте защитников нашей Родины, героев своей семьи. Любите нашу Родину!» **Филипп Андриянович Неудачин:** «Учитесь хорошо, бросьте все свои вредные привычки, больше занимайтесь спортом и будьте патриотами своей страны. Безвозмездно помогайте друг другу, как было в наше время». Правнуки Победы, к вам обращаются ваши деды и прадеды: помните о прошлом, не забывайте своих героев и берегите мир! Спасибо, ветераны, за ваши подвиг и мужество! [27. c.4].

Ветераны-заводчане!

Самый низкий Вам поклон.

Счастья, радости желаем,

Пусть болезнь покинет дом.

Шли на битву, погибали,

Но спасли Вы свой народ.

На заводе помогали

Приближать Победы год.

Мы Вас любим, обожаем.

Все, не знавшие войны.

Так трудиться обещаем,

Как умели только Вы.

Есть с кого нам брать примеры

В труде, отдыхе, любви.

Не теряйте только веры:

Ждет успех нас впереди.

**Литература.**

1. Ю. Савосько. Нужна ли помощь ветеранам. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «Научно-производственная корпорация «Иркут», 31 января 2013. – 1 с.

2. Т. Романова. Великая труженица. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: «НПК «Иркут», 6 марта 2013. – 3 с.

3. К. Мурашева. Молода душой. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 21 марта 2013. 5 с.

4. А. Мурашева. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 20 декабря 2012. 5 с.

5. А. Мурашева. Рекордсмены по любви. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 13 декабря 2012. 4 с.

6. М. Киселева. Спасибо, ветеран. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 21 февраля 2013. 5 с.

7. М. Киселева. Вы нам подходите. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 5 марта 2012. 5 с.

8. С. Банщиков. Душой выплескивая чувства. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 18 апреля 2013. 4 с.

9. Н. Годовикова. Живите долго. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 30 января 2014. 5 с.

10. Е. Вторушина. Радуюсь за Россию! Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 10 октября 2013. 1.с.

11. В. Киреев. Дорогая гостья. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 16 января 2014. 5 с.

12. А. Мурашева. Крепкий человек. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 20 февраля 2014. 5 с.

13. Н. Годовикова. В дружеской обстановке. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 17 января 2013. 1 с.

14. Е. Вторушина. Королева неба. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 12 сентября 2013. 3 с.

15. Н. Годовикова. Война без нас не обойдется. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 19 декабря 2012. 3 с.

16. И. Пахалуева. Успехов во всем. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 28 ноября 2013. 5 с.

17. А. Мурашева. Жизнь как песня. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 13 марта 2014. 3 с.

18. И. Пахалуева. С большой ответственностью. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 14 ноября 2013. 2 с.

19. С. Банщиков. Главное в работе – сердцем не стареть. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 30 мая 2013. 2 с.

20. М. Киселева. Самый закаленный. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 17 октября 2013. 2 с.

21. Коллектив цеха 275. Редкой души человек. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 14 марта 2013. 5 с.

22. Коллектив отдела 371. Нет сложных вопросов. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 5 декабря 2013. 4 с.

23. Н. Федорова. Не просто контролер. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 6 февраля 2014. 2 с.

24. Е. Вторушина. Следуя традициям. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 29 апреля 2013. 4 с.

25. И. Пахалуева. Такие парни нам нужны. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 21 ноября 2013. 1-2 с.

26. Л. Минеева. «Откровение» – о главном. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 27 февраля 2014. 4 с.

27. М. Киселева. Во славу Победы. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 16 мая 2013. 4 с.

28. Н. Бочарова. Создающие новую реальность. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 7 ноября 2013. 3 с.

29. Н. Бочарова. Герои телепередачи. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 31 октября 2013. 3 с.

30. Г. Хвощевский. След в небе и судьбе. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 20 марта 2014. 4 с.

31. Ф.Р. Кугель, А.А. Чаркова. Иркутский завод имени 60-летия Союза ССР: журнал. – Иркутск, 1992.

32. А. Мурашева. Живи, дед, до 100 лет. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 27 марта 2014. 4 с.

33. И. Пахалуева. Счастье длиною в жизнь. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 28 февраля 2013. 5 с.

34. Собств. инф. За доброту спасибо. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 14 февраля 2013. 5 с.

35. Н. Бочарова. Жизнь – это работа. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 30 октября 2013. 4 с.

36. Е. Вторушина. Добрая фамилия. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 22 августа 2013. 2 с.

37. Т. Романова. Хранители истории. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 24 января 2013. 5с.

38. Е. Вторушина. Все боли века я в себе ношу. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 3 апреля 2014. 6 с.

39. Ю.П. Колмаков. Иркутская летопись 1661-1940 гг. – Иркутск: «Оттиск», 2003. – 848 с. Ил.

40. Ю.П. Колмаков. Летопись города Иркутска. 1941-1991 гг. – Иркутск: ООО НПФ «Земля Иркутская», «Оттиск», 2010. – 720 с.

41. С.Н. Аксенов. Иркутский авиационный завод. История становления 1932-1956: хроникально-документальная история ИАЗ. – Иркутск: Изд-во ООО «Типография «Иркут», 2009. – 736 с.

42. Е. Вторушина. Подарок к юбилею. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут»,10 апреля 2014. 2 с.

43. Н. Бочарова. Итальянцы в Иркутске. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 17 апреля 2014. 2 с.

 44. И. Пахалуева. Праздник трудовой. Иркутский авиастроитель: газета. – Учредитель: ОАО «НПК «Иркут», 24 апреля 2014 года. 2 с.