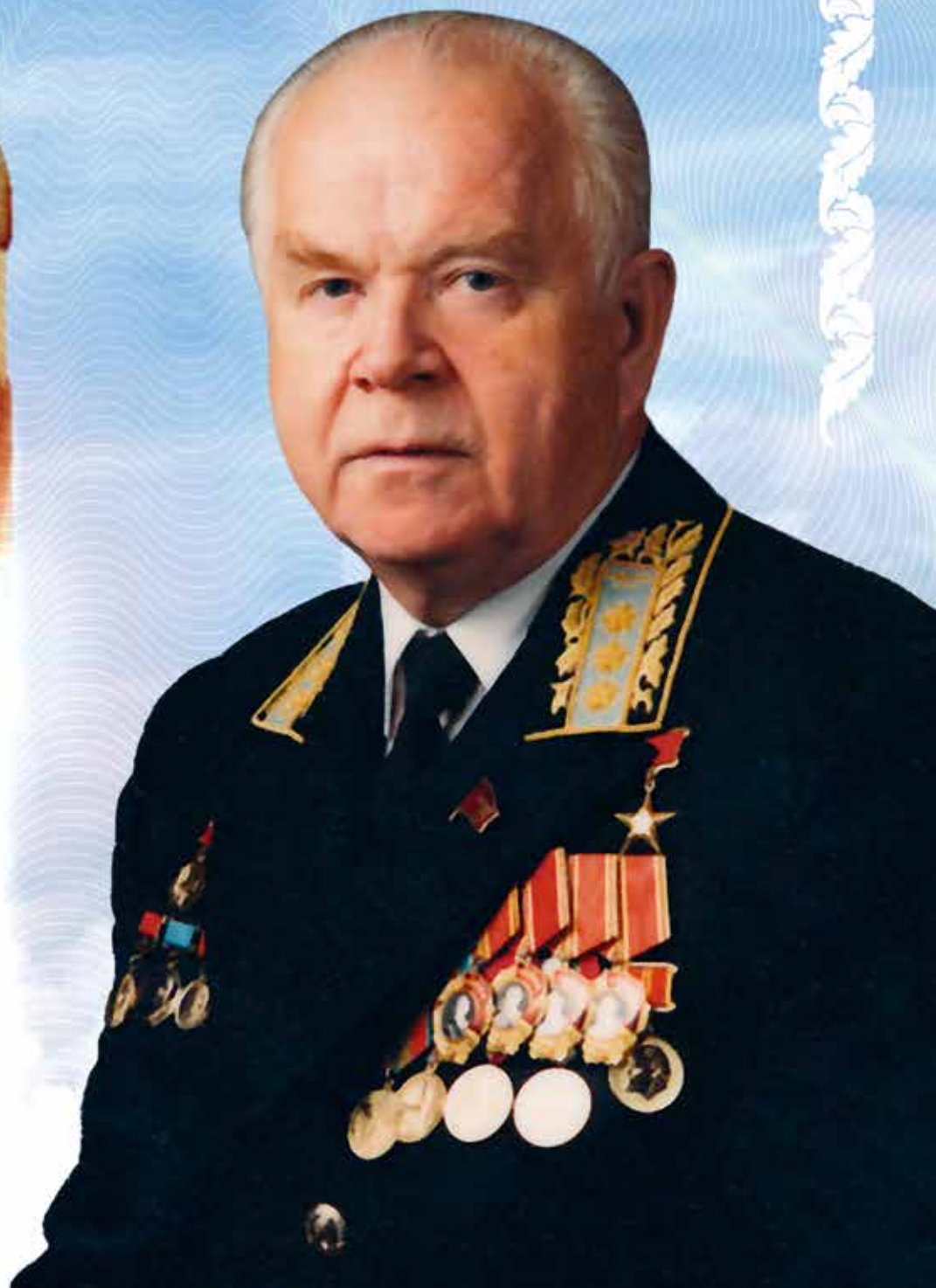


«ТРУДОВАЯ ДОБЛЕСТЬ РОССИИ»

Всероссийская общественная организация Героев,
Кавалеров Государственных наград и Лауреатов
Государственных премий

Доблестный труд
на благо Родины!



**«ВСЕГО ДОСТИГАЕТ ТОЛЬКО ТОТ, КТО МНОГО И САМООТВЕРЖЕННО ТРУДИТСЯ!»
Таков девиз жизни Б. В. БАЛЬМОНТА – участника Великой Отечественной
войны, выдающегося организатора производства, участника создания
мощной технологической, научной и экономической базы страны.**



Многолетний напряженный труд Бориса Владимировича отмечен золотой звездой Героя Социалистического Труда, четырьмя орденами Ленина, Государственной премией СССР и многими другими наградами и званиями. 12 апреля 2011 года «за большой вклад в развитие ракетно-космической промышленности, многолетнюю добросовестную работу, активную общественную деятельность» указом Президента РФ Борис Владимирович награжден орденом Почета.

...«12 апреля 1961 года в Советском Союзе выведен на орбиту вокруг Земли первый в мире космический корабль-спутник «Восток» с человеком на борту» - торжественным голосом чеканил фразы Юрий Левитан. Далее знаменитый диктор сообщал: «Пилотом-космонавтом космического корабля-спутника «Восток» является гражданин Союза Советских Социалистических Республик летчик майор Гагарин Юрий Алексеевич».

Чтобы доверить космическому кораблю человека, были проведены многочисленные исследования и испытания всех систем корабля. Тысячи специалистов, прокладывая дорогу в Космос Юрию Гагарину, как принято говорить, своей головой отвечали за надёжность сложнейших систем и агрегатов наземного оборудования для испытаний и запуска ракет.

Вся изготовленная на заводах сложнейшая техника и оборудование проходили строжайшую военную приемку на качество и надежность. И хотя они не покоряли звездное пространство, но космос стал неотъемлемой частью их жизни.

Одним из заводов, который безупречно выполнил возложенные на него задачи, был Саратовский оборонный завод № 205, который возглавлял в те годы Б.В. Бальмонт. За успешное обеспечение полёта первого космонавта Земли предприятие в июне 1961

было удостоено ордена Ленина, а ряд инженерно-технических работников и рабочих завода награждены высокими государственными наградами. Токарь Александр Базалеев и инженер Татьяна Кочеткова стали Героями Социалистического Труда. Борис Владимиро-



вич «за активное участие в создании и производстве изделий для управления полетом ракет и комплекса «Восток» был награжден орденом Ленина.

На номерной завод Бальмонт попал в 1952 году после успешного окончания МВТУ имени Н.Э. Баумана по закрытой тогда специальности «авиационно-космическая техника». У этого предприятия – богатая история. 17 июля 1934 в Москве был образован завод точной электромеханики (ЗАТЭМ). 30 декабря 1936 года ЗАТЭМ переименован в завод №205 им. Н.С.Хрущёва или «Организация п/я-96» (ныне – ПО «Корпус»). В ноябре 1941-го завод эвакуировали в Саратов, с января 1942 года он обеспечивал поставки продукции для фронта, а в послевоенные годы выпускал приборы управления артиллерийским и зенитным огнём. Со временем завод был модернизирован и оснащён высокоточным оборудованием, что позволило коллективу со временем приступить к созданию гироскопических приборов для ракетносителей и космических аппаратов.

Вообще-то, как и многие мальчишки, Борис мечтал стать летчиком: «Много читал о них, мечтал о небе. Однажды даже попробовал «полететь»: связал два зонта и... прыгнул с дерева. К счастью, обошлось без переломов. Настоящие прыжки совершил, когда в 1943-1946 годах учился в спецшколе ВВС №3 в Иванове».

Специальные школы, ориентированные на углублённую военную подготовку, появились накануне Великой Отечественной войны. Они комплектовались юношами, успешно окончившими 7 классов и годными по состоянию здоровья для поступления в военные училища. Ребята получали среднее образование и обучались авиационным дисциплинам. Выпускники распределялись в училища ВВС или гражданские авиационные вузы.

- Мы имели возможность заниматься в аэроклубе, летать на планерах, прыгать с парашютом. Романтика была так велика – вспоминает Борис Владимирович, - что за такие возможности спецшкольники с большим желанием учились, вели себя достойно.

Имя Б.В. Бальмонта – в числе самых известных выпускников, и в том же списке - генерал-полковник авиации, начальник Военно-воздушной инженерной академии им. Н.Е. Жуковского Виталий Кремлиёв, генерал-лейтенант авиации, заместитель начальника Главного штаба ВВС Виталий Коробейников, Герой Советского Союза летчик-испытатель Аваирд Фастовец и многие другие.

В летное училище Борис не попал, однако прощаться с мечтой о небе не

Старейшина космической отрасли

Дорогие друзья! На долю Бориса Владимировича Бальмонта выпала богатейшая событиями жизнь, полная ярких событий и больших дел. Впрочем, справедливее будет сказать, что он сам обогатил ее - своим самозабвенным трудом, высочайшим чувством ответственности, примером неистощимой энергии и упорства, многолетнего и честного служения обществу



и людям. Его судьба - яркое доказательство того, что достигнуть высот в профессии можно лишь тогда, когда отдаешь себя всецело делу.

Он – из той гвардии созидателей, которым свойственно государственное мышление и ответственность перед потомками за судьбу страны и ее людей. И потому Родина высоко оценила труд Бориса Владимировича. Он - Герой Социалистического Труда, кавалер четырех орденов Ленина и российского ордена Почета, лауреат Государственной премии СССР, почетный член Российской академии космонавтики им. К.Э. Циолковского.

Из своих восьмидесяти «с хвостиком» Б.В. Бальмонт 30 лет отдал одной из самых перспективных и интересных сфер человеческой деятельности – космонавтике. И в полете Юрия Гагарина, и во всем мощнейшем триумфе отечественной космической программы, включая грандиозный проект «Энергия-Буран», - его немалый вклад. Вот почему, вручая ему орден Почета в связи с 50-летием полета Юрия Гагарина, президент России отметил, что Борис Владимирович Бальмонт «принадлежит к тому поколению конструкторов, которые, собственно, всё и начинали, и вместе с Сергеем Павловичем Королёвым создавали первые пилотируемые корабли».

А еще в его биографии - руководство Министерством станкостроительной и инструментальной промышленности СССР, а это – огромная политическая ответственность, требующая глубоких и многогранных знаний, организаторского таланта, высочайшей работоспособности и самодисциплины, непререкаемого авторитета у подчиненных. В стратегию развития отрасли он внес четкое представление приоритетов и перспектив, предвидение будущих технологических изменений.

Мы очень гордимся тем, что Борис Владимирович не просто в рядах ВОО «Трудовая доблесть России», он - один из самых активных и инициативных ее членов. В нашей организации в полной мере востребованы его огромный опыт, глубокие знания, управленческий талант, непререкаемый авторитет. Как член Центрального правления, Борис Владимирович принимает самое активное участие во всех наших мероприятиях, твердо и на всех уровнях отстаивает нашу общую позицию по возрождению в России престижа человека труда, включая и моральное стимулирование ударной работы высокими государственными наградами. В том, что в России учреждено звание «Герой труда», есть и его немалая заслуга. Его активности могут позавидовать и молодые люди. Он никогда не отказывается выступить в школе, вузе, рабочем коллективе или на страницах газеты. И слово его – устное или письменное – всегда интересно и поучительно.

А.Г. ЛЁВИН

Герой Социалистического Труда,

председатель Центрального правления ВОО «Трудовая доблесть России»



хотел – поступил в Московский авиационный технологический институт. В 1950 году после третьего курса, как и ряд других студентов, его перевели в МВТУ им. Н.Э. Баумана, так как зарождавшаяся авиационно-космическая промышленность нуждалась в специалистах. «Учиться было нелегко, занимались порой по 12 часов в сутки. Работали с секретными документами, которые нельзя было выносить из аудитории. МВТУ был первым советским вузом, куда была завезена немецкая трофейная ракетная техника. Лекции и занятия вели будущие создатели отечественной ракетно-космической техники Сергей Павлович Королев, Николай Алексеевич Пилюгин, Виктор Иванович Кузнецов, Борис Евсеевич Черток и другие профессионалы высочайшего класса. До сих пор с благодарностью вспоминаю их занятия, да и отношение к нам, студентам».



О том, как начиналась для него работа на 205-м заводе, вспоминает так: «Осенью 1952 года коллектив осваивал производство гироскопов для ракеты Р-2, первой в нашей стране жидкостной баллистической ракеты, разработанной под руководством Сергея Павловича Королева. Освоение новой продукции шло тяжело, и люди поговаривали, что даже в военные годы они так напряженно не работали».



На заводе безвыездно находилось немало начальства, они руководили по-разному, но наиболее запомнился Бальмонту стиль работы Вячеслава Александровича Малышева: «В это время он был заместителем Председателя Совета Министров СССР, членом Президиума ЦК КПСС, избранным XIX партсъездом и, по словам И.В. Сталина, главным инженером СССР. В последующей работе я видел в разных обстоятельствах самых высоких советских руководителей, но таких, как он, были единицы. Начав обход завода со столовой, и, дав указание улучшить питание сотрудников, он прошелся по всему производственному циклу. Подробно разбираясь в возникших трудностях, Вячеслав Александрович сразу находил общий язык со всеми, – от рабочих до военпредов. Приезжим из главка он сказал, чтобы они тут излишне не толкались, так как и без них достаточно «профессоров», указав при этом, в том числе, и на меня. Именно Малышев дал указание включить меня, как лучшего начальника сборочного цеха, в состав участников Всесоюзного совещания работников промышленности в Кремле в мае 1955 года. К слову, пройдя последовательно все должности от инженера-конструктора до министра отрасли,



я не знал более напряженной работы, чем работа начальником цеха».

В начале 1957 года 30-летний Бальмонт был назначен главным инженером завода. К этому времени на предприятии было налажено производство гироскопических приборов практически для всех баллистических ракет сухопутного

и морского базирования, автопилотов для крылатых ракет разработки академика, дважды Героя Социалистического Труда Владимира Челомея, а также изготовление первых в СССР гиростабилизаторов для танковых пушек.

В 1960 году завод во исполнение правительственного задания изгото-

вил гироскопические приборы и датчики для измерения параметров движения ракетносителя и космического аппарата «Восток-1», являющиеся основными блоками командных гироскопических приборов. Эти приборы 12 апреля 1961 года обеспечили старт ракеты Р7А с космодрома Байконур,





нахождение на околоземной орбите и приземление космического корабля «Восток-1» с Юрием Гагариным в Саратовской области. Как вспоминает Борис Владимирович, весь коллектив предприятия работал очень напряженно, практически сутками, люди вкладывали свою душу в каждый прибор, в каждую деталь. Благодаря столь

дарил первому космонавту планеты потенциометр гироскопа с очень тоненькой золотой проволокой, покрытой эмалью, и сказал: «Вот, Юрий, на этой проволочке, образно говоря, висела твоя жизнь все 108 минут полета». «Если бы только на одной этой проволочке», - улыбнулся Юрий Алексеевич.

Космическая техника совершен-

та-носитель также получила название «Космос», и этими носителями было запущено 143 космических объекта. В 1963–1965 годах завод освоил производство аппаратуры для ракетносителя «Протон». Эта ракета с 1965 по 2007 годы успешно стартовала более 300 раз. Ее считают самым надёжным ракетносителем в мире. Отказов при выполнении задачи по вине приборов производства 205-го завода не было. На ракетносителе «Протон» выведены на околоземные орбиты космические станции «Салют», «Мир», российские сегменты МКС «Заря», «Звезда», космические аппараты «Глонасс-К», «Глонасс-М» и другие.

В апреле 1965 года Борис Владимирович был переведен на работу в только что созданное Министерство общего машиностроения СССР, в которое собрали предприятия, работающие по ракетно-космической тематике.

- Создание министерства было связано с тем, что к этому времени появились признаки отставания по боевым ракетным комплексам, народно-хозяйственным задачам и исследованиям космоса. Нашему министерству было предоставлено право подключать к работам любое другое министерство,



высочайшей ответственности за порученное дело ни один прибор, установленный на космическом корабле, не подвел.

После успешного приземления Юрия Гагарина в районе села Смеловка Саратовской области – на земле, на которой он окончил индустриальный техникум и впервые взлетел в небо на самолёте, Борис Владимирович по-

ствовалась, и коллективу завода приходилось решать все более сложные задачи. В конце 1961 года предприятие завершило разработку, изготовление и поставку комплекта командных гироскопических приборов для нового космического носителя. 16 марта 1962 года был выведен на расчетную орбиту спутник ДС-1, открывший серию спутников «Космос». Двухступенчатая раке-

любой госкомитет для ликвидации наметившегося отставания. Плодотворно работая в тесном содружестве с министерством обороны, Академией наук и другими смежниками, было ликвидировано отставание, а затем мы даже обогнали американцев по большинству показателей. Результатом было подписание договоров по СНВ и ПРО.

Возглавил министерство Сергей Александрович Афанасьев, который руководил отраслью в течение 18 лет. Как отметил Бальмонт, пройдя большую школу жизни от рядового технолога до министра и обладая недюжинным умом и блестящими орга-

нические, конструкторские и производственные предприятия, ответственные за разработку и изготовление приборов для ориентации, навигации и стабилизации летательных аппаратов. За успехи в разработке и производстве спецтехники был награжден двумя орденами Ленина.

работы по ракетно-космической тематике. Позднее он стал заместителем, а с 1976 года - первым заместителем министра. В том же году за разработку автоматической аппаратуры для проведения успешных полетов беспилотных аппаратов на Луну Борис Вла-



низаторскими способностями, выражавшимися в правильном сочетании высокой требовательности с рачительным отношением к подчиненным организациям, Афанасьев за короткое время создал передовую отрасль производства ракет и космических объектов с высочайшей технологией. При образовании министерства получился конгломерат НИИ, КБ и заводов, вырванных с большим трудом из других министерств и не замкнутых в едином научном, технологическом и производственном цикле. Сергей Александрович заново создал недостающие звенья и внимательно следил за техническим уровнем разрабатываемых отраслью изделий, постоянно требовал его повышения, обеспечив тем самым паритет создаваемых отечественных образцов ракетной и ракетно-космической техники с лучшими зарубежными образцами.

В министерстве было сформировано шесть главных управлений: боевых ракет, ракет-носителей и ракетных комплексов, двигателей и морских ракет, ракетно-космических комплексов, наземного оборудования, радиосистем и бортовых приборов, гиросистем и приборов управления. Наряду с производственными предприятиями в главках была сформирована собственная научная база по своей тематике. Это позволило в короткое время объединить предприятия, работающие в ракетно-технической отрасли.

Бальмонт возглавил 6-е Главное управление, которому подчинялись на-

- Практически все космические носители, выводящие спутники народно-хозяйственного и научного назначения, созданы на базе боевых ракет. Благодаря этому, советская космическая отрасль позволила решать казавшиеся ранее невозможными задачи связи, телевидения, навигации и геодезии, метеорологии и природных ресурсов, не уступая, а часто опережая по многим параметрам наших соперников. То же самое можно сказать и об освоении дальнего космоса.

В апреле 1972 года Бальмонт назначен начальником 8-го Главного управления того же министерства, которое координировало научно-технические

работы по ракетно-космической тематике. Позднее он стал заместителем, а с 1976 года - первым заместителем министра. В том же году за разработку автоматической аппаратуры для проведения успешных полетов беспилотных аппаратов на Луну Борис Вла-

димирович получил Государственную премию СССР.

Обратил внимание он на такой факт в деятельности министерства:

- На наших предприятиях был организован выпуск товаров народного потребления, гражданской продукции и медицинской техники - холодильников, телевизоров, пылесосов, электробритв, катеров и т.д. Только холодильников «Бирюса» выпускалось 700 тыс. штук в год, тогда как ЗИЛ выпускал 200 тыс. В Усть-Катаве на Урале был разработан по немецкой технологии трамвай и организовано производство до 700 вагонов в год. Из медицинской техники особенно



заметным явилось изготовление искусственных органов и медицинских инструментов для будущего академика, Героя Социалистического Труда Валерия Ивановича Шумакова.

Указом Президиума Верховного совета СССР от 6 сентября 1978 года за выдающиеся заслуги в выполнении заданий Правительства СССР Б.

ческого проекта началась с постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 17 февраля 1976 года. На документе, подписанном первыми лицами государства Леонидом Ильичом Брежневым и Алексеем Николаевичем Косыгиным, много лет значился гриф - «Особой важности». Рассекречен документ лишь недавно. Этим постановлением «О соз-

ми. Тем более, что расчеты показывали: одноразовые ракеты экономически намного выгоднее многоразовых систем. Однако все изменилось после того, как сотрудники Института прикладной математики под руководством академика Мстислава Всеволодовича Келдыша произвели расчеты, которые показали: Шаттл, пролетая над восточным по-



В. Бальмонту присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Занимая пост первого заместителя министра общего машиностроения, Борис Владимирович возглавил Межведомственный координационный совет по созданию МКС «Энергия-Буран» - самый масштабный проект в нашей космонавтике. Членами Совета, помимо руководителей министерств и ведомств, были генеральные и главные конструкторы, директора крупных предприятий и видные ученые. Возглавлял он Совет пять лет. Как вспоминает Борис Владимирович, история грандиозного косми-

дании многоразовой космической системы и перспективных комплексов» предусматривались меры по реализации уникальной программы.

- Разрабатывать сверхтяжелую ракету в Советском Союзе начали после того, как в конце 60-х годов в США началось обсуждение возможности создания многоразовых космических систем, а уже летом 1974-го приступили к изготовлению первых двух, - вспоминает Борис Владимирович. - Поначалу у наших ученых, государственных деятелей не было горячего желания ввязываться в новую гонку с Соединенными Штата-

ми. Тем более, что расчеты показывали: одноразовые ракеты экономически намного выгоднее многоразовых систем. Однако все изменилось после того, как сотрудники Института прикладной математики под руководством академика Мстислава Всеволодовича Келдыша произвели расчеты, которые показали: Шаттл, пролетая над восточным по-

лушарием, может сделать маневр на 2000 км в сторону от баллистической орбиты. В результате такого рывка американский корабль окажется над Москвой. Возможные последствия рисовались, естественно, в черных красках: атомная бомбардировка столицы, уничтожение города, Кремля...

Такая перспектива, естественно, встревожила руководство страны. В итоге решено было создать свою многоразовую космическую систему «Энергия-Буран».

Как вспоминает Борис Владимирович, на стадии обсуждения не только он, но и ряд конструкторов, директоров институтов высказывали серьезные сомнения в реализации проекта: «То, что нужен мощный носитель, возражений не вызывало. Но вот относительно необходимости создания многоразового корабля «Буран» единодушия не было. Высказывались опасения, что дорогостоящая программа финансово обескровит и отрасль, и страну. И резон здесь был. Позже мы узнали: один полет Шаттла обходится в 500–600 млн. долларов. А запуск ракеты «Союз» с пилотируемым кораблем стоил 50–60 млн. долларов - в 10 раз дешевле! Однако аргументы тех, кто сомневался, услышаны не были. И когда постановление приняли, колоссальная машина пришла в движение, все взялись за решение сложнейших задач».

В проекте были задействованы сотни заводов, КБ, НИИ - всего около 1500



организаций. Все это нужно было организовать и отладить, чтобы работало, как часовой механизм. На первом месте, естественно, были надежность и качество. Все проверялось и отмерялось по несколько раз, причем, в ракетно-космической отрасли такое отношение к делу было свойственно всегда.

Тот колоссальный объем работ не имел прецедента в мировой космонавтике. Например, чтобы Байконур мог принять 100-тонный корабль, потребовался посадочный комплекс длиной 4500 м и шириной 84 м из монолитного высокопрочного бетона М-600. Для этого было реконструировано несколько железобетонных заводов. Было разработано и освоено свыше 300 принципиально новых технологий и около 1000 уникальных специальных средств технологического оснащения, большая часть которых не имела аналогов в мировой практике.

Огромная ракета «Энергия», для которой были разработаны мощные двигатели, со стартовой массой 2325 тонн и высотой с 20-этажный дом стартовала в космос 15 мая 1987-го. Способная выводить на околоземную орбиту 105 тонн полезного груза, и на стационарную орбиту - 18 тонн, она опередила время на десятилетия и открыла новые горизонты в освоении ближнего и дальнего космоса.

- Такой мощный носитель был бы полезен и сегодня и, тем более, - завтра. Я говорил об этом в конце 80-х и начале 90-х, когда решалась судьба «Энергии». «Энергия» могла бы выводить сразу три 18-тонных спутника связи, которые, заняв на космических орбитах три разные точки, заменили бы менее эффективные аппараты. Можно было бы также выводить модули для будущих внеземных заводов. Я уж не говорю об отправке автоматических станций к Луне, Марсу или другим планетам. Сегодня много говорят о создании космического щита против астероидной опасности, о полетах автоматических станций в дальний космос. Здесь без тяжелого носителя типа «Энергия» не обойтись. Возобновление производства испытанных, проверенных мощных ракет стало бы одним из локомотивов развития промышленности, всей экономики. Наша страна снова подтвердила бы мировое лидерство в космонавтике. Но этого не происходит. А тем временем американцы работы по созданию мощной ракеты ведут весьма активно.

15 ноября 1988 года на космодроме Байконур были блестяще осуществлены в беспилотном режиме запуск и посадка многоразового космического корабля «Буран». Корабль за 206 минут два раза





обогнул Землю и едва коснулся посадочной полосы, как на смотровой площадке разразилась овация; все обнимались, многие не сдерживали слез радости. Между прочим, американцы до сих пор не рискнули посадить свой Шаттл в автоматическом режиме, а «Буран» сделал это в первом же полете. Отклонение при приземлении составило менее метра.

12-летняя работа увенчалась успехом, создатели были готовы к новой работе, но пошли разговоры о целесообразности продолжения этой программы, началась критика в адрес отечественных космических программ в целом, а тут еще трудности в экономике... Судьба Советского Союза постигла и этот выдающийся проект, а ведь при работе над ним специалисты из многих отраслей подготовили в свое время около 600 предложений по использованию в хозяйственном комплексе новых технологий и других научно-технических достижений, которые могли бы дать немалый экономический эффект. К сожалению, они остались невостребованными...

Борису Владимировичу не довелось довести проект «Энергия-Буран» до конца - в феврале 1981 года он возглавил Министерство станкостроительной и инструментальной промышленности СССР. Видя серьезное отставание отрасли, и понимая, что станкостроение является основой машиностроения, началось реформирование электроники и числового программного управления. Для этого в отрасли началось огромное капитальное строительство: расширялись мощности уже существующих заводов, строились новые. В 80-е годы заложили строительство новых заводов для производства ЧПУ в Москве, Ленинграде, Новосибирске...



Каждый год в стране выпускалось 17 тыс. станков с числовым программным управлением (в современной России эта цифра составляет не более 250, а само программное управление берем за рубежом), и создавалось более ста моделей новых металлообрабатывающих станков, прессов, соответствующих мировому уровню. Совместно с японской фирмой «Фанук» началось производство промышленных роботов. Совместным предприятиям открыли тогда «зеленую улицу» – появились компании, работающие с фирмами Швейцарии, Швеции, ГДР, ФРГ. Оборудование, разумеется, шло не только за рубеж, но и наши заводы, и потому в цехах появились роботы и современные автоматические линии. Технику для предприятий разрабатывали отечественные научно-исследовательские, проектные институты, конструкторские бюро. В результате



во второй половине 80-х СССР уже не в 9 раз, а только вдвое уступал США по производительности труда в промышленности. Тоже, прямо скажем, разрыв немалый, но тенденция по его сокращению была налицо. Конечно, новые технологии использовались большей частью

по 1988 г. в торговле между странами наблюдалась стагнация: товарооборот не поднимался выше 5,6 миллиардов рублей. За годы работы Б.В. Бальмонта в должности Советника, отвечавшего за экономические связи между нашими странами, он вырос до 13,6 миллиардов в

бликациями в СМИ. Как главный эксперт Российского авиационно-космического центра, много лет принимает посильное участие во внедрении системы ГЛОНАСС в народное хозяйство.

«Таких патриотов России, как в ракетно-космической технике, я боль-



в ВПК: тогда экономика, как известно, в первую очередь работала на военных. Тем не менее, страна показала миру, что умеет трудиться с высокой отдачей.

... В июле 1986 года Борис Владимирович вышел на пенсию, но не отошел от активной деятельности. С 1988 по 1992 гг. он работал Чрезвычайным и полномочным посланником СССР (затем РФ) в ФРГ по экономическим вопросам. В те годы ФРГ прочно удерживала первенство среди капиталистических стран по товарообороту с СССР, однако в период с 1986

1991 г. и 16,7 миллиардов рублей в 1992 г., т.е., увеличился более чем вдвое. Были начаты крупные совместные проекты по авиации, космосу, железнодорожному и водному транспорту. И сегодня он не сидит без дела. Активно работает в региональной общественной организации пенсионеров-ветеранов войны и труда Министерства общего машиностроения и, как член Центрального правления, - во Всероссийской общественной организации «Трудовая доблесть России», регулярно выступает с аналитическими пу-

ше нигде не встречал. Высочайшая степень ответственности каждого на своем месте. Да и вообще, «ракетчики» - это не профессия. Это состояние души - одержимость и самоотдача. Задачи нам ставились сверхсложные, новые, никем не пройденные. Их нужно было решать без всяких ссылок на невозможность. И только с положительным результатом. И решали. Я счастлив тем, что моя жизнь прошла именно среди таких людей», - считает Б.В. Бальмонт.





Руководитель проекта: Лёвин А.Г.

Над буклетом работали: Голосной Б.Н., Гондусов В.Д., (автор-составитель), Шилова В.А.

В буклете использованы фото: ВОО «Трудовая доблесть России» (автор Жилинко В.Н.), Российского государственного архива научно-технической документации (РГАНТД), Государственного архива новейшей истории Саратовской области (ГАНИСО), личного архива Б.В. Бальмонта

Дизайн и оформление: ООО «РБП Групп»

ВОО «Трудовая доблесть России»

Москва, 2013 г.