

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования

Национальный исследовательский ядерный университет «МИФИ»

Саровский физико-технический институт – филиал НИЯУ МИФИ

Физико-технический факультет

Кафедра философии и истории

XXXI студенческая конференция по гуманитарным и социальным наукам

XIII студенческая онлайн-конференция по истории

«Ядерный университет и духовное наследие Сарова:

Год науки и технологий»

20, 22 апреля 2021 г.

Сергей Владимирович Ильюшин (1894 – 1977 гг.):

советский авиаконструктор.

Доклад:

студентов группы АВТ10Д

В. Сухова (руководитель), С. Торунов, А. Илюхина

Преподаватель:

кандидат исторических наук, доцент

О.В. Савченко

Аннотация

В нашем докладе рассмотрена жизнь и деятельность, советского авиаконструктора, Сергея Владимировича Ильюшина. В нашем докладе было рассмотрено детство конструктора, его этап становления в авиации как летчика, и в дальнейшем уже как конструктора. Так же мы рассмотрели самый знаменитый самолет Сергея Владимировича, а именно штурмовик Ил-2, причины его создания. Так же мы рассмотрели послевоенные годы, и чем занималось конструкторское бюро Ильюшина в мирное время. В заключении нашего доклада, мы убедились в том, что Сергей Владимирович является выдающимся конструктором, советской школы авиастроения, стойким начальником своего коллектива, и по прежнему скромным и приземленным человеком.

Резюме

А что Вы знаете про создателя легендарного самолета Великой Отечественной войны Ил-2? В нашем докладе мы хотели бы Вам рассказать о человеке, чья конструкторская деятельность оставила немалый след в истории авиации – Сергее Владимировиче Ильюшине. По прошествии 76 лет со дня Победы, подрастающее поколение уже не знает о том, кто такие люди как: Ильюшин, Туполев, Яковлев, Поликарпов и другие конструктора советской школы, более взрослое поколение, забывает. Нам бы хотелось осветить жизнь и деятельность Ильюшина, с целью привлечь интерес людей к данному человеку, и его творениям



РОСАТОМ

СарФТИ НИЯУ МИФИ
XXXI СТУДЕНЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ГУМАНИТАРНЫМ И
СОЦИАЛЬНЫМ НАУКАМ
XIII СТУДЕНЧЕСКАЯ ОНЛАЙН-КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ИСТОРИИ
20, 22 апреля 2021 г.



**ЯДЕРНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ И ДУХОВНОЕ НАСЛЕДИЕ САРОВА:
ГОД НАУКИ И ТЕХНОЛОГИЙ**



**Сергей Владимирович Ильюшин (1894–1977 гг.):
советский авиаконструктор**

Научный руководитель проекта:
к.и.н., доцент, зав. кафедрой теологии
О.В. Савченко

В. Сухова, А. Илюхина, С. Торунов АВТ-10Д

Саров - 2021



Слайд 1

Добрый день!

Мы представляем доклад о Сергее Владимировиче Ильюшине (1894–1977 гг.), известном советском авиаконструкторе.

Ключевые слова:

*авиация, самолет, авиаконструктор, Великая
Отечественная война,
Вторая мировая война, Союз Советских
Социалистических Республик, Холодная война.*

Keywords:

*aviation, plane, aircraft designer,
The Great Patriotic War, The Second World War,
The Union of Soviet Socialist Republics, The Cold
war.*

Слайд 2

Спустя 80 лет со дня начала Великой Отечественной войны и по прошествии 76 лет со дня Победы важно вспомнить жизнь и деятельность советского авиаконструктора, академика, Героя Социалистического Труда – Сергея Владимировича Ильюшина. Благодаря трудам С. В. Ильюшина во время Великой Отечественной войны был создан самый массовый в истории самолёт – штурмовик Ил-2. В послевоенное время под руководством С. В. Ильюшина было создано большое количество военных и гражданских самолётов.

Актуальность: Спустя 80 лет со дня начала Великой Отечественной войны и по прошествии 76 лет со дня Победы важно вспомнить жизнь и деятельность советского авиаконструктора, академика, Героя Социалистического Труда Сергея Владимировича Ильюшина. Благодаря трудам С. В. Ильюшина во время Великой Отечественной войны был создан самый массовый в истории самолёт–штурмовик Ил-2. В послевоенное время под руководством С. В. Ильюшина было создано большое количество военных и гражданских самолётов.

Цель – рассмотреть основные этапы жизни и деятельности С. В. Ильюшина.

Задачи:

1. Рассмотреть жизнь и деятельность С.В. Ильюшина в 1894–1926 гг.;
2. Рассмотреть жизнь и деятельность С.В. Ильюшина в 1926–1945 гг.;
3. Рассмотреть жизнь и деятельность С.В. Ильюшина в 1945–1970 гг..

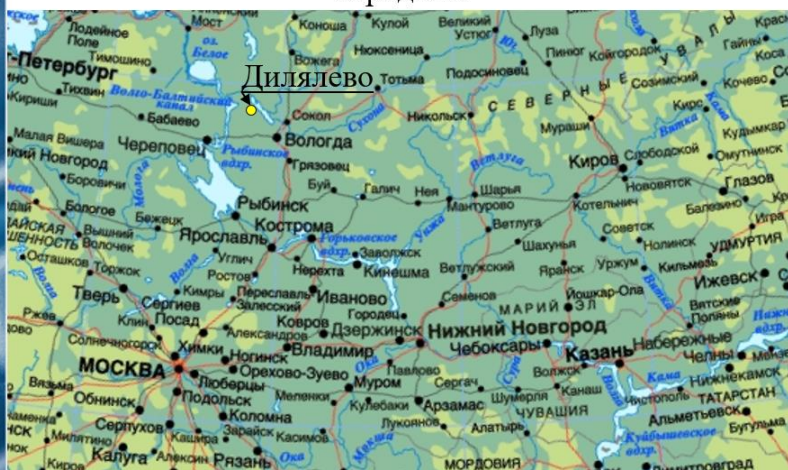
Слайд 3

Целью нашего доклада является рассмотрение основных этапов жизни и деятельности С. В. Ильюшина.

Детство и начало трудового пути (1894–1913 гг.)

- Родился **30 марта 1894 года** в деревне Дилялево (Вологодская область), в крестьянской семье
- В пятнадцать лет (в 1909 году) ушёл из родной деревни на заработки (до 1913 года)

Фрагмент физической карты России с крупными городами



«Читать я научился рано — в шесть лет. Моими первыми книгами были «Ветхий завет» и «Новый завет», «Часослов», журнал «Вестник Европы», который каким-то непонятным образом попал в нашу глухую вологодскую деревню. Восьми лет пошёл я в земскую школу в селе Березники в двух с половиной верстах от нашей деревни. Нам преподавали несколько предметов. Русский язык мы учили по книге Ушинского «Родное слово», занимались чистописанием, писали диктанты, учили географию, арифметику и обязательно закон божий. ...»

Одним из учителей в земской начальной школе был Александр Владимирович Чевский. ... Это был удивительный человек. Он привил мне любовь к чтению, к знаниям. ...»

Слайд 4

Сергей Владимирович родился в семье крестьянина-бедняка Владимира Ивановича Ильюшина и его жены Анны Васильевны. После окончания обучения в земской школе (информация взята из цитаты авиаконструктора, приведенной на слайде), Ильюшин ушел из Дилялево и стал работать чернорабочим на фабрике под Костромой. Вплоть до призыва в армию, брался за любую работу в различных городах страны.

Первый Всероссийский праздник воздухоплавания (1910 г.)

► **21 сентября 1910 года** состоялось открытие праздника на Коломяжском (Комендантском) аэродроме в Санкт-Петербурге



Авиатор М. Н. Ефимов с пассажиркой на биплане «Россия» перед началом полета



Глеб Евгеньевич Котельников (1872–1944 гг.)
русский и советский изобретатель авиационного ранцевого парашюта. На фото Котельников с парашютом собственного изобретения



Молебен перед открытием праздника

Слайд 5

Первое знакомство Сергея Владимировича с самолетами, а в дальнейшем и любовь к ним, состоялось во время подготовки к проведению первого Всероссийского праздника воздухоплавания. Ильюшин тогда пришел на временный заработок перестраивать старый ипподром под аэродром. Наблюдая в небе самолеты, Сергей Владимирович понял, что это то, что ему нужно. Во время работы на будущем аэродроме, Сергей Владимирович начал после работы изучать основы математики и физики. Первый праздник воздухоплавания в России так же известен первой авиакатастрофой в России. Однако и эта жертва не стала напрасной. Тогда на этом мероприятии присутствовал изобретатель Глеб Евгеньевич Котельников, который после трагедии, задумался о создании полноценного компактного переносного парашюта, который он создал и запатентовал в 1911 году.

Служба в армии и учёба в авиации (1914–1926 гг.)

- Осенью 1914 года был мобилизован в армию
- Летом 1917 года Ильюшин сдал экзамен на права пилота
- В октябре 1918 года вступил в РКП(б)
(Российская Коммунистическая партия большевиков)
- В мае 1919 года был призван в РККА
(Рабоче-Крестьянская Красная Армия)
- 21 сентября 1921 года был зачислен в Институт инженеров Красного Воздушного Флота
(с 1922 года – Военно-воздушная Академия имени профессора Н. Е. Жуковского)
- В 1926 году было присвоено звание военного инженера-механика Воздушного Флота



**Александр Николаевич
Вегенер (1882–1927 гг.)**
первый начальник ВВИА
им. Н. Е. Жуковского
(1922–1923 гг.)



Военно-воздушная инженерная
орденов В. И. Ленина и
Октябрьской Революции,
Краснознамённая академия
имени профессора
Н. Е. Жуковского, основана
в 1920 году в г. Москва

Слайд 6

После мобилизации в армию, Сергей Владимирович, прошел путь от пехотинца, до старшего моториста в Русской императорской армии, где он обслуживал самолеты, к которым так стремился. Ближе к концу Первой мировой войны, окончил солдатскую школу летчиков Всероссийского императорского аэроклуба. Обучаясь в институте, Ильюшин начал конструировать свои первые планеры.

Военно-Воздушные Силы РККА (1926–1946 гг.)



**Андрей Николаевич
Туполев (1888–1972 гг.)**
советский учёный и авиа-
конструктор,
1926 г. – Герой Труда



**Пётр Ионович Баранов
(1892–1933 гг.)**
советский военный и
партийный деятель, один из
главных создателей и
организаторов Военно-
Воздушного Флота и
авиапромышленности СССР



**Николай Николаевич
Поликарпов (1892–1944 гг.)**
русский и
советский авиаконструктор,
глава ОКБ-51. Дважды
лауреат Сталинской
премии, Герой
Социалистического Труда.

Слайд 7

В межвоенный период, Советский Союз, старался набирать обороты и наращивать военную передовую технику, которую только мог себе позволить. В начале 30-х годов, военную авиацию СССР возглавлял Петр Ионович Баранов. На тот момент начали проявляться гениальные конструктора, такие как: Туполев, Поликарпов, Яковлев. Однако после трагической смерти Баранова, дела в авиации стали труднее, напряженнее с руководством страны, если так можно выразиться. О роли личности Баранова в истории отечественной авиации свидетельствует Туполев, вспоминая о ситуации, сложившейся после гибели Петра Ионовича: «Трудно было, очень трудно. Помню, мы приехали на один из больших комбинатов, создававшихся ещё при Петре Ионовиче. Больше половины строительства было законсервировано. Пётр Ионович задумал создать этот комбинат из ряда заводов: авиационного, моторного, агрегатного и завода каких-то деталей. После гибели Петра Ионовича строительство большинства из них не было начато».

Первые шаги в конструировании (1926–1941 гг.)

■ С июня 1926 по ноябрь 1931 года работал председателем самолётной секции Научно-технического комитета ВВС (Военно-воздушных сил);

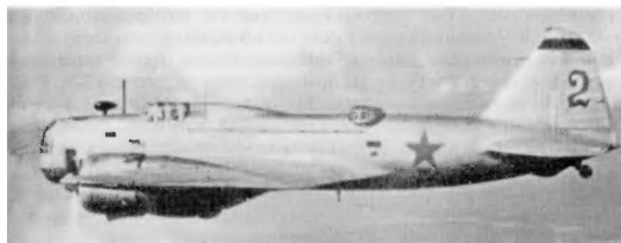
■ С ноября 1931 года по январь 1933 года возглавлял конструкторское бюро ЦАГИ (Центральный аэрогидродинамический институт);

■ 13 января 1933 года назначается начальником Центрального конструкторского бюро (ЦКБ) авиазавода им. В. Р. Менжинского;

■ 17 июля 1936 года был установлен первый советский мировой авиационный рекорд (высоты подъёма груза) на ЦКБ-26.

ЦКБ-26 (ДБ-3)
Дальний бомбардировщик
ОКБ С.В. Ильюшина

Первый полет июнь 1935 г., летчик — В.К. Коккинаки

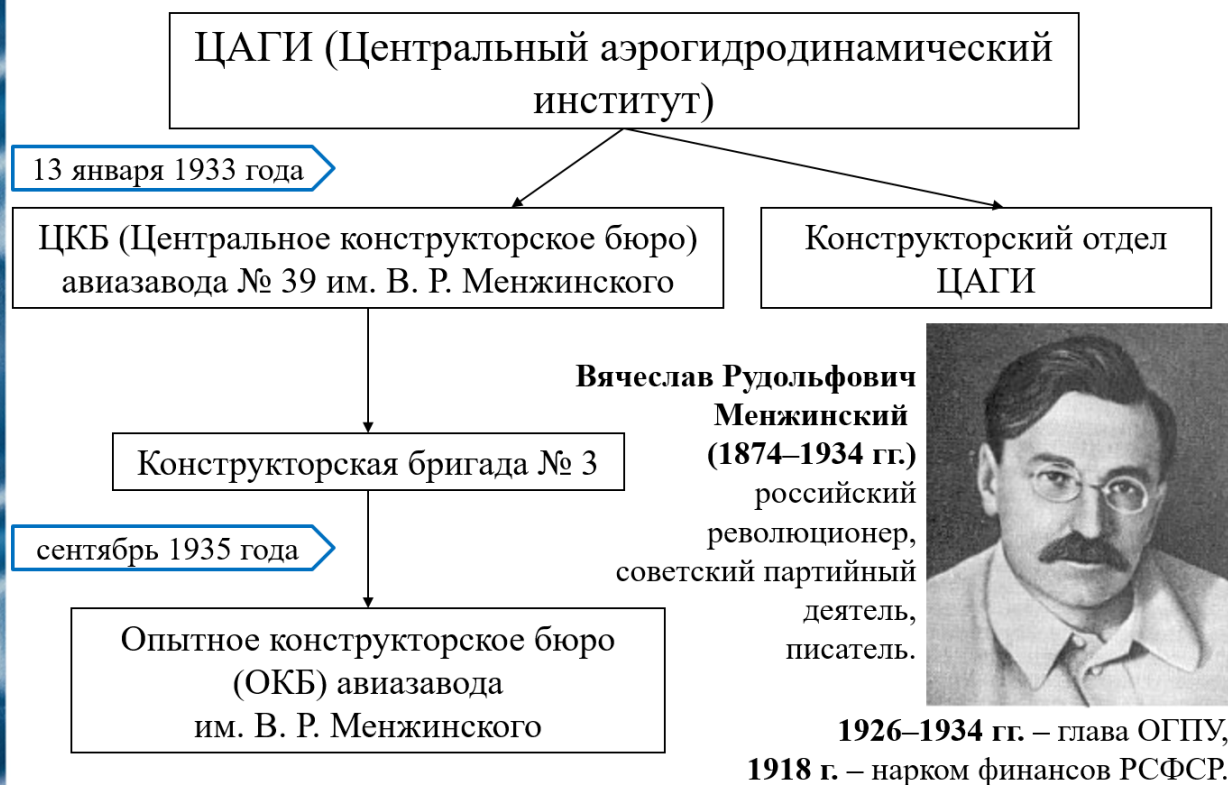


**Николай Михайлович
Харламов (1892–1938 гг.)**
начальник Центрального
аэрогидродинамического
института (ЦАГИ)
с января 1932 года по
ноябрь 1937 года

Слайд 8

Работая председателем самолетной секции, Сергей Владимирович занимался изучением мирового опыта самолётостроения, разработкой тактико-технических требований к новым самолётам. Первенцем Ильюшинского ОКБ (Опытного конструкторского бюро) стал экспериментальный бомбардировщик ЦКБ-26, который смог установить советский мировой авиационный рекорд, официально зарегистрированный Международной авиационной федерацией, поднявшись в небо более чем на 12 километров.

Структура и деление ЦАГИ (1933–1935 гг.)



Слайд 9

В конце 1932 года Ильюшин предложил разделить конструкторское бюро ЦАГИ на две самостоятельные структуры: ЦКБ (Центральное конструкторское бюро) авиазавода № 39 им. В. Р. Менжинского для строительства лёгких самолётов и конструкторский отдел ЦАГИ, занимающийся разработкой тяжёлых самолётов. Предложение Сергея Владимировича было поддержано начальством. Одновременно Сергей Владимирович руководил конструкторской бригадой № 3. В сентябре 1935 года бригада Ильюшина была преобразована в Опытное конструкторское бюро авиазавода им. В. Р. Менжинского, а Сергей Владимирович стал Главным конструктором ОКБ.

Гражданская война в Испании (1936–1939 гг.)



**Бенито Амилькаре
Андреа Муссолини
(1883–1945 гг.)**
итальянский политический
и государственный деятель,
лидер Национальной
фашистской
партии (НФП), диктатор,
вождь («дуче»)



**Франсиско Паулино
Эрменехильдо Теодуло
Франко Баамонде
(1892–1975 гг.)**
испанский военный и
государственный
деятель, каудильо Испании
в 1939–1975 гг.,
генералиссимус

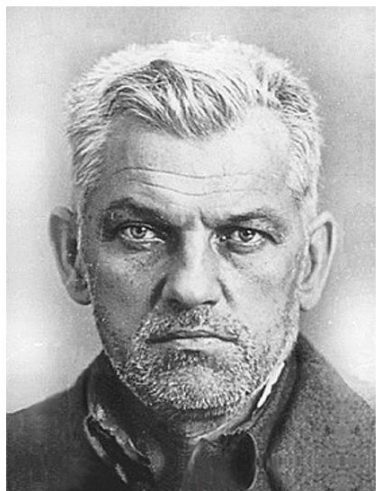


Адольф Гитлер (1889–1945 гг.)
немецкий политик,
основатель тоталитарной диктатуры
Третьего рейха,
1921–1945 гг. – глава Национал-
социалистической немецкой рабочей
партии,
1933–1945 гг. – рейхсканцлер,
1934–1945 гг. – фюрер и верховный
главнокомандующий вооружёнными
силами Германии

Слайд 10

Летом 1936 года на территории Испании началась гражданская война. Для Гитлеровской Германии, фашисткой Италии и Советского Союза, эта война была геополитической. Война в стране шла между левыми социалистами (республиканцами) и правыми националистами (монархистами), возглавляемые Франсиско Франко. Великобритания, США и Франция отказались от вмешательства во внутреннюю политику страны. Гитлер, в свою очередь, хотел сделать государство зависимым от Германии, однако, «дуче» верил в то, что Испания станет частью нового итальянского «королевства». Чтобы это предотвратить, осенью того же года, СССР начало подготовку добровольцев и поставку военной техники на территорию Испании.

Гражданская война в Испании (1936–1939 гг.)

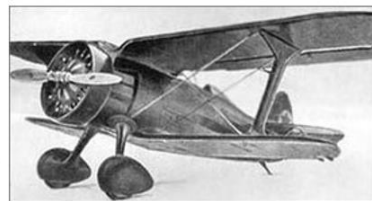


**Ян Карлович Берзин
(1889 – 1938 гг.)**

советский военный и
политический деятель, один из
создателей и руководитель
советской военной разведки,
1937 г. – армейский комиссар
2-го ранга

➡ **29 сентября 1936 года** политбюро ЦК ВКП(б) решает
начать оказывать республиканцам военную помощь

Советский легкий
истребитель И-15



Немецкий истребитель
Me-109

Немецкий пикирующий
штурмовик Ju-87



Флаг Второй Испанской
республики (1931–1939 гг.)

Слайд 11

Главным военным советником со стороны СССР в ходе этой войны стал генерал Ян Берзин (под псевдонимом «Гришин»). Поначалу советская авиация (в частности истребители И-15) показывала себя хорошо в ходе боевых действий, однако с появлением в воздухе новых немецких истребителей Me-109 стало понятно, что с точки зрения технического оснащения, ВВС Советского Союза сильно уступает Люфтваффе Гитлеровской Германии. Так же успехи немецких пикирующих штурмовиков Ju-87 заставили советское руководство обратиться к необходимости создания штурмовой авиации.

Великая Отечественная война (1941–1945 гг.)

ДБ-3 из 4-го
дальнебомбардировочного полка,
июль 1941 года



Сергей Владимирович Ильюшин
1940 г. – доктор технических наук,
начальник ЦКБ,
авиаконструктор



Ил-2 – самый массовый
боевой самолёт
в истории авиации,
было выпущено
36 183 штук.

	Статистика боевой работы Ил-2		ИА – истребительная авиация		
	1941	1942	1943	1944	1945
Потеряно	520	1 662	3 475	3 400	1 683
Из них от действий ИА	47	169	1 090	882	369
Из них по неустановленным причинам	372	1 290	917	659	266
Общее число сбитых ИА и неустановленных причин	419	1 459	2 007	1 541	635
Живучесть средняя (вылетов на 1 потерю)	13	26	50	85	90
Расчетное число боевых вылетов	6 760	43 212	173 750	289 000	151 470

Слайд 12

Сергей Владимирович еще в 1937 году просил разрешение у руководства на создание нового штурмовика, однако получил отказ. Военные действия в Испании, показали отставание советской авиации от современного уровня на тот момент. Эта война подтолкнула руководство СССР к принятию решения, об создании новой, боеспособной авиации. Так началось создание самого массового боевого самолета в истории – «летающего танка» Ил-2, под руководством Сергея Владимировича. Ильюшин изучил Ju-87, оценил все его положительные и отрицательные качества, а после начал создание собственного штурмовика. Так же, в начале Великой Отечественной войны, предпринимались попытки модификации уже ранее созданного самолета ДБ-3 под военное время, однако из-за ряда технических проблем, данный самолет не получил развития и конструкторское бюро Ильюшина сконцентрировалось на улучшении самолета Ил-2. Рассмотрев приведенную на слайде статистику,

можно сделать вывод, что за годы войны, самолет значительно модернизировался.

Воспоминания ветеранов



**Валентин Григорьевич
Аверьянов (1922–2007 гг.)** –
участник Великой Отечественной
войны (гвардии младший лейтенант, старший
лётчик 15-го гвардейского штурмового
авиационного полка 277-й штурмовой
авиационной дивизии 1-й воздушной армии 3-го
Белорусского фронта,
1945 г. – Герой Советского Союза,
полковник.

*Самолёт для этой войны был хороший и
нужный. Да, он не очень сберегал экипажи, но
как оружие — это была отличная машина... Да,
пикировать он не мог, но за счёт работы на
малой высоте был очень эффективным. Мы
брали 400 кг бомб, редко 600 — не взлетал.
Правда, настоящего бомбардировочного
прицела у штурмовиков не было, но мне
кажется, он им и не был нужен. Для чего он?
Там некогда прицеливаться! То же относится и
к РС — летели, пугали. Самое точное оружие
штурмовика — это пушки. Очень хорошие 23-
миллиметровые пушки ВЯ. Приходилось лететь
и с 37-миллиметровыми пушками НС-37. Когда
из них стреляешь, самолёт останавливается —
очень сильная отдача. Удовольствия никакого,
но мощное, конечно, оружие.*

Интервью в книге А. Драбкина «Я дрался на Ил-2»
(М., 2007)

Слайд 13

На данном слайде представлено воспоминание ветерана Великой Отечественной войны, Валентина Григорьевича Аверьянова, об эксплуатации самолета Ил-2. Он, как и многие ветераны, которые летали на этой машине, говорил, что несмотря на трудности в управлении самолетом, он отлично выполнял свои первостепенные задачи и был крайне устойчив к повреждениям.

Великая Отечественная война (1941–1945 гг.)

*Дорогой Иосиф Виссарионович!
Желая помочь нашей героической
Красной Армии быстрее
разгромить и уничтожить
немецко-фашистские банды, я
внёс в Московскую областную
контору Госбанка 75 000 рублей
и 1 февраля 1943 года внесу
ещё 35 000 рублей на
строительство авиасоединения
«Москва».*

*Желаю Вам, Иосиф
Виссарионович, доброго
здоровья.*

— Авиаконструктор С. Ильюшин

Опубликованное в газете «Известия»
обращение Ильюшина к Сталину
от 10 января 1943 г.



**Иосиф Виссарионович
Сталин
(1879–1953 гг.)**

Секретарь ЦК ВКП(б),
Председатель Совета народных
комиссаров СССР,
Председатель Государственного
комитета обороны,
Народный комиссар обороны СССР



«Известия» —
советская и российская
общественно-
политическая и
деловая
ежедневная газета,
учреждённая
в январе 1917 года

Слайд 14

На данном слайде продемонстрировано обращение Сергея Владимировича к Иосифу Виссарионовичу Сталину, в котором он «рапортует» о том, что внес часть своих личных сбережений в размере 110000 рублей в строительство авиасоединения и в Госбанк. Как сообщается в книге Феликса Ивановича Чуева «Ильюшин» (М., 1998), Ильюшин вносил свой вклад в Победу, жертвуя все деньги, которые он получал за государственные премии во время войны.

Создание пассажирских самолетов (1943–1977 гг.)

С 1943 года ОКБ

(Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина) приступило к разработке пассажирских самолётов



Американский транспортный самолет Douglas DC-3

Ил-12 Пассажирский самолет ОКБ С. В. Ильюшина

Первый полет — 15 августа 1945 г., летчик — В. К. Коккинаки



Первый гражданский самолет, разработанный в ОКБ – Ил-12

«Хватит печь самолеты только для командированных, которые летают за счет государства! Нужна безотказная, надежная мирная лошадка специально для пассажиров.»

– Обращение С. В. Ильюшина к И. В. Сталину при личной встрече

Слайд 15

Несмотря на то, что война шла полным ходом, Сергеем Владимировичем было принято решение об перекалфикации ОКБ на пассажирские самолеты. На слайде приведена цитата Ильюшина, где он лично Сталину сообщает свои намерения и причины, почему необходимо развитие пассажирской авиации. Так же немаловажную роль играл тот факт, что до этого момента, в Советском Союзе не было собственных гражданских самолетов, удовлетворяющих всем требованиям к пассажирской перевозке на большие расстояния. Была лицензия на создание и выпуск на территории СССР самолетов США (Douglas DC-3). Сталин одобрил решение Ильюшина, и уже в 1945 году первый гражданский самолет ОКБ-240 – Ил-12, был выпущен в массовое производство.

Создание пассажирских самолетов (1943–1977 гг.)

- Ил-62 – флагман Аэрофлота **1960-х – 1970-х годов**. Последний самолёт, разработанный под руководством Ильюшина.

Ил-62
Дальнемагистральный пассажирский самолет
ОКБ С.В. Ильюшина
Первый полет — 3 января 1963 г., летчик — В.К. Коккинаки



Пассажирский самолет Ил-18 с турбовинтовыми двигателями

тяжёлый военно-транспортный
самолёт Ил-76



Слайд 16

С развитием технологий, развивались и самолеты ОКБ Ильюшина, так в 1957 году началось массовое производство самолета нового типа – Ил-18. Однако самым лучшим пассажирским самолетом, который был создан под руководством Сергея Владимировича, является самолет Ил-62. Его особенностью является установленные на момент 1960-х годов новейшие турбореактивные двигатели, а так же этот самолет удовлетворял всем международным, на тот момент современным требованиям к пассажирским самолетам и перевозкам. Последний самолет, который Ильюшин лично «благословил» в полет, был Ил-76, спроектированный по заказу ВВС. Данный самолет создается и по сей день в Ульяновской области.

Воспоминания современников



**Сергей Владимирович Ильюшин
(1894–1977 гг.)**

1940 г. – доктор технических наук,
1968 г. – академик АН СССР,
Начальник ЦКБ,
Генерал-полковник
(ВС СССР) авиаконструктор

...В московской квартире Ильюшина, в его кабинете всегда была перед глазами большая фотография – панорама родной деревни. Жалкие домишки, одинокая лошадь на переднем плане... Где там самолеты – велосипеда-то не видели. Буренки да лошадки. Откуда что берется в человеке? Пройдет полвека, и сила шестнадцати тысяч лошадей, спрессованная в металл и огонь, помчит над облаками махину с двумя летящими буквами, уже давно известными миру – Ил...

Отрывок из книги Феликса Ивановича Чуева
«Ильюшин» (М., 1998)

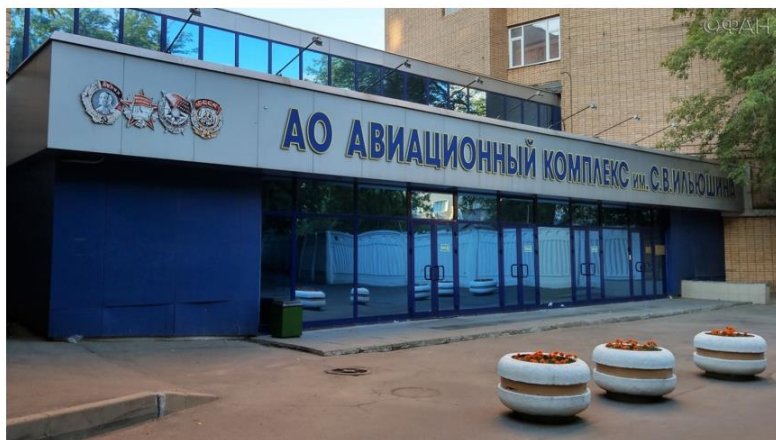
Слайд 17

Летом 1970 года С. В. Ильюшин в связи с болезнью сложил с себя обязанности руководителя ОКБ. Скончался Сергей Ильюшин 9 февраля 1977 года. Многие, кому приходилось работать с Ильюшиным отмечали его неприметность и скромность в жизни, однако, когда дело касалось авиации, Сергей Владимирович был строг, трудолюбив и непреклонен. Как потом вспоминали работники его ОКБ: «он выжимал из нас все соки, сильный был человек, я таких уважаю». Крайне редко знаменитый конструктор мог поменять своё решение на счет конструкционных изменений в его «творениях». Так же ветераны Великой Отечественной войны, были приятно удивлены, когда конструктор лично приезжал на аэродромы во время войны, чтобы узнать, какие доработки необходимы его самолетам и внимательно прислушивался к замечаниям летчиков. Он полностью понимал все моменты пилотирования, и как это должно выглядеть так как сам был в свою очередь пилотом, хоть и бывшим.

Сохранение памяти



Ильюшин
Сергей
Владимирович
– памятник на
Новодевичьем
кладбище,
г. Москва,
фото 2017 г.



Авиационный комплекс имени С. В. Ильюшина,
Ленинградский проспект, г. Москва



Дом С. В. Ильюшина
в деревне Дилялево



Слайд 18

Сергей Владимирович в первую очередь оставил после себя свое главное детище – это его ОКБ, в которое он вложил многие годы трудов и развития. В настоящее время предприятие занимается разработкой, испытаниями, сертификацией гражданской и военной авиационной техники. На слайде так же представлен дом Сергея Владимировича, построенный в 50-х годах XX века, который находится в его родной деревне, а так же памятник, установленный на Новодевичьем кладбище в Москве.

Заключение

- ▶ 24 самолета было разработано под руководством С. В. Ильюшина
- ▶ Награжден 9 премиями и 34 наградами за заслуги перед Отечеством
- ▶ Создал мощнейшее по своей работоспособности ОКБ и взрастил коллектив молодых, сплоченных и талантливых специалистов

Вышла «Правда» с некрологом, где говорилось о том, что «его деловые данные сочетались с исключительной скромностью и высокими душевными качествами. С. В. Ильюшин имел огромный авторитет и пользовался большой любовью и уважением у всех, кто работал с ним и знал его». И – десятки подписей во главе с Л.И. Брежневым.

Феликс Иванович Чуев «Ильюшин» (М., 1998)

Слайд 19

Рассмотрев жизнь и деятельность Сергея Владимировича Ильюшина, можно подвести итог, что этот человек, по праву заслуживает своего статуса «гениального» конструктора. За всю свою жизнь, Сергей Валидмирович разработал 10 серийных и 14 экспериментальных самолетов, большинство из которых, оставили свой след в истории авиации. Сформировал одно из крупнейших в стране конструкторских бюро, по проектированию авиации. Внес вклад в развитие советской авиации во время Великой Отечественной войны и в послевоенное время. И не смотря на все свои заслуги и достижение в жизни, до самого ее конца, оставался верен своему делу.

Список источников и литературы:

1. Баргатинов В.А. Крылья России. М., 2005 // <https://bookree.org/reader?file=629628&pg=1>
2. Военно-воздушные силы СССР // https://ru.wikipedia.org/wiki/Военно-воздушные_силы_СССР
3. Выдающиеся авиаконструкторы Великой Отечественной войны. С. В. Ильюшин // <https://zen.yandex.ru/media/id/5db3d5153639e600af581179/vydaiusciesia-aviakonstryktory-velikoi-otechestvennoi-voiny-s-v-iliushin-5e26f854028d6800b1146e2b>
4. Гражданская война в Испании // https://ru.wikipedia.org/wiki/Гражданская_война_в_Испании
5. Ильюшин, Сергей Владимирович // https://ru.wikipedia.org/wiki/Ильюшин,_Сергей_Владимирович
6. Чуев Ф.И. Ильюшин. М., 1998 // <https://www.litmir.me/br/?b=6332&p=1>
7. Якубович Н.В. Великий Ильюшин. Авиаконструктор № 1 М., 2014 // <https://arsenal-info.ru/b/book/441425902/2>

Слайд 20

Наш доклад основывается на данных источниках и литературе.

1. Баргатинов В.А. Крылья России. М., 2005 // <https://bookree.org/reader?file=629628&pg=1>
2. Военно-воздушные силы СССР // https://ru.wikipedia.org/wiki/Военно-воздушные_силы_СССР
3. Выдающиеся авиаконструкторы Великой Отечественной войны. С. В. Ильюшин // <https://zen.yandex.ru/media/id/5db3d5153639e600af581179/vydaiusciesia-aviakonstryktory-velikoi-otechestvennoi-voiny-s-v-iliushin-5e26f854028d6800b1146e2b>
4. Гражданская война в Испании https://ru.wikipedia.org/wiki/Гражданская_война_в_Испании
5. Ильюшин, Сергей Владимирович // https://ru.wikipedia.org/wiki/Ильюшин,_Сергей_Владимирович

6. Чуев Ф.И. Ильюшин. М., 1998 // <https://www.litmir.me/br/?b=6332&p=1>
7. Якубович Н.В. Великий Ильюшин. Авиаконструктор № 1 М., 2014 // <https://arsenal-info.ru/b/book/441425902/2>

Спасибо за внимание!



Виктория Сухова
АВТ-10Д



Сергей Торунов
АВТ-10Д



Алёна Илюхина
АВТ-10Д



Слайд 21

Спасибо за внимание!