



## Глава 2

### Филиал завода "Автоприбор". Создание ОКБ.

**К**оллектив завода «Автоприбор» в 1947 году отметил свое пятнадцатилетие. Это был самый «старый» завод во Владимире. Директором завода был известный в городе и области руководитель – Илья Иванович Чернов, из плеяды «красных директоров». Он руководил заводом в трудные годы войны и сумел со своими помощниками не только увеличить выпуск автоприборов, но и наладить производство боеприпасов. Возглавляемые им автоприборовцы показали поистине чудеса трудового энтузиазма. К концу войны более двухсот рабочих и инженеров завода были награждены орденами и медалями за свой трудовой вклад в Победу. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 октября 1944 года завод «Автоприбор» был награжден Орденом Трудового Красного Знамени». Завод был одним из лучших в области по культуре производства.

К 1948 году резко возросли потребности в продукции завода. В стране расширялось производство автотехники. Стала ощущаться нехватка производственных площадей. В то же время ударное строительство ВТЗ заканчивалось. Тогда-то Илья Иванович и обратился в Министерство автотракторной промышленности с просьбой передать «Автоприбору» площади бывшего завода № 328. Министерство пошло навстречу. В короткий срок был разработан план создания филиала по производству стеклоочистителей и гибких валов. Этот план предусматривал внедрение на территории филиала технологии гальванических и лакокрасочных покрытий инструментального отделения и, конечно, сборочного производства.

Общее руководство созданием филиала возложили на главного инженера завода Тюкова П.П. Начальником филиала был назначен Виктор Андреевич Сидоров, работавший до этого электриком. Вскоре он был переведен начальником производства, на основной завод. В создании филиала активно участвовали все службы завода. Ремонтировались и реконструировались корпуса, перевозилось и запускалось оборудование. Все делалось ударными темпами, без остановки производства. В результате к концу 1949 года были организованы два цеха с замкнутым технологическим циклом. Это цех стеклоочистителей СЛ-12 и СЛ1\1, получивший № 19. Цех включал в себя следующие отделения: литейное, гальваническое, лако-

красочное, сборочное, инструментальное, прессовое, ремонтное и склад готовой продукции. Цех занимал площадь 1750 кв. м. И второй цех, поменьше, площадью 435 кв. м. – цех гибких валов (№ 10), состоявший из заготовительного отделения (намотка катушек, профилирование проволоки), отделения по навивке оболочки, по навивке троса и сборке гибкого вала, а также оксидировочного отделения. Цехи к концу года перевыполнили план. За активное непосредственное участие в создании филиала 14 работников завода были награждены значками «Отличник социалистического соревнования Министерства автомобильной и тракторной промышленности» и премировались. Среди них главный энергетик завода Марков А.Г., начальник филиала Сидоров В.А., технолог Трутнев В.С., рабочие Щавлев, Маурин, Соболев, Рыжов, Задворнова и другие. Той же зимой начаты работы по организации термического отделения. Были установлены пять печей. Какое-то время приходилось возить на основной завод детали на отжиг и закаливание. Иногда пользовались печами ВТЗ. Нужно сказать, что примерно три года на территории бывшего 328 завода работали два предприятия: ВТЗ и «Автоприбор», работали дружно, без непреодолимых конфликтов, помогая друг другу. Правда, министерство было одно, а время суровое, сталинское, конфликты не поощрялись. Но постепенно Тракторный площади освобождал, Уже в 1950 году «Автоприбор» начал строить новые здания. К 1 мая 1950 года был введен в эксплуатацию производственный корпус для спидометров СП50\4. Организовано самостоятельное термическое отделение. Поставлены 3-й колокол и ванны травления в гальванике. В литейном отделении установлены одна литейная средняя машина, одна малая машина и одна машина, сконструированная и изготовленная механиком филиала Бабушкиным И.Г..

Цех спидометров получил номер 17.

За эти два года сменилось четыре начальника филиала. Это были опытные руководители с «Автоприбора» Пахомов Д.С., Никитин Н.М., Малышев К.Н., Казаринов В.Н., грамотные исполнительные и требовательные специалисты, и каждый из них внес свой вклад в создание завода. Пахомов Д.С., Никитин Н.М. и Казаринов В.Н. потом долгое время до ухода на пенсию работали на «Электроприборе» на разных руководящих должностях, а Малышев К.Н. работал заместителем директора завода «Автоприбор». Государственная программа была выполнена филиалом на 105,6 % к плану. Успешно закончилась для завода пятилетка восстановления народного хозяйства. По ее результатам коллективу «Автоприбора» было присвоено почетное звание «Завод коллективного стахановского труда».

С гордостью за свой труд встречали рабочие и ИТР завода и его филиала новую пятую пятилетку, которая и определила их дальнейшую судьбу.

В начале 1951 года начальником филиала был назначен Леонид Гаврилович Марценко. Он начал свой трудовой путь на «Автоприборе» в 1936 году, после окончания техникума по специальности «Технология механической обработки». Добротные знания, полученные в молодости, природный ум, хозяйственная жилка послужили фундаментом его служебного роста. В конце 40-х годов Леонид Гаврилович работал начальником ОТ и За завода. Опыт, полученный им в школе хозяйствования у Ильи Ивановича Чернова, помог возглавить филиал завода, которым ему было суждено руководить почти четыре года.

1951 год был для филиала ознаменован в первую очередь активной подготовкой к производству дистанционного термометра УТ-1. Был организован

электросварочный участок, столярная мастерская. Появились технологии, ранее не применявшиеся на заводе: литье под давлением из сплава силумин, прессование полистирольных пластмасс. Совершенствовалась инфраструктура филиала. Был проведен подземный кабель от подстанции «Тракторная» до завода и проложены кабели до всех производственных потребителей. Один из котлов заводской котельной был переоборудован на паровой, и гальваника получила пар на обогрев ванн, что резко повысило КПД оборудования и качество покрытий.

Между тремя производственными цехами была налажена кооперация по литью, гальванике, окраске и термической обработке. Объемы продукции выросли на 25 %. В конце года в Министерстве авиапрома вспомнили о когда-то строившемся заводе и прислали комиссию с намерением вернуть завод в отрасль. Но Чернов И.И., Тюков П.П. и особенно хитроумный Марценко Л.Г. сумели так показать филиал комиссии, что те уехали, отказавшись от замыслов. А уже в начале следующего года определился новый профиль будущего предприятия.

В 1952 году ВТЗ им. Жданова освободил площади окончательно и по акту передал «Автоприбору» корпуса «Б», «Г» и «П-И», проходную, резервуар для воды, ранее приспособленный для хранения овощей, склад, железнодорожную ветку, несколько деревянных сараев-складов, подстанцию и отопительную котельную. Филиал начал выпускать универсальные термометры и постепенно передавать производство стеклоочистителей и гибких валов, готовя площади для новой продукции.

По просьбе Марценко с завода «Автоприбор» на филиал были направлены многие инженерно-технические работники, служащие и квалифицированные рабочие, составившие костяк управления и производства будущего «Электроприбора». В тот год пришли на филиал В.А.Романов, М.И.Алексеев, Ю.М.Шугаев, Е.И.Киреев, В.Н.Суздальцев, И.П.Агеев и многие другие руководители, ставшие золотым кадровым фондом. Пополнили завод выпускники московских институтов и владимирских техникумов – машиностроительного, авиамеханического и энерго-механического. Многие рабочие заканчивали вечерние школы рабочей молодежи и вечерние техникумы. Квалификация кадров постепенно росла. Иногда волей Чернова И.И. рабочие становились сразу начальниками. Так было с Сидоровым В.А., так было и с Владимиром Алексеевичем Романовым.

В самом начале войны пришел в проходную завода «Автоприбор» невысокий коренастый мальчик с улицы Муромской. Володя был в семье младшим. Старшие братья ушли на фронт. Не по годам серьезный вдумчивый паренек быстро освоил профессию токаря. Вот только чтобы на станке видеть обрабатываемую деталь, менять резцы, под ноги надо было подставлять тарные ящики. Так и работал, года до 43-го, пока не подрос. Когда ящик отбросил, почувствовал себя взрослым. Стал классным токарем, но по вечерам после войны пришлось доучиваться в школе. Окончил школу. Своей серьезностью, природным умом приглянулся он руководителям завода и в 1952 году Чернов И.И. назначил его начальником штамповочного цеха, потом перевел на филиал. С тех пор судьба Романова неразрывно связана с судьбой «Электроприбора». Он стал одним из первых начальником цеха завода, принял самое активное участие в освоении всей сложной продукции, причем каркасно-штамповочное производство по технологии было не менее трудным, чем сборочное и стоило много сил и здоровья руководителям цеха. Работать приходилось по 12-14 часов в сутки. Потом, уже в 1961 году, это пе-

ренапряжение привело к тому, что Романов подал заявление и был освобожден от должности начальника цеха № 2, рекомендовав на свое место заместителя, Говердовского Ю.А. Короткое время Владимир Алексеевич работал заместителем начальника ОТК, но вскоре был назначен начальником инструментального цеха. Именно под руководством Романова цех №30 стал одним из мощных цехов в отрасли. Когда в 1964 году был введен в эксплуатацию корпус №10, три этажа были отданы под инструментальное производство с перспективой развития. И велика была в освоении новых площадей роль Романова. Цех вскоре стал передовым и по культуре производства. С середины 60-х годов его, как правило, первым показывали во время визитов на завод высоких гостей. Жесткий и строгий начальник, он пользовался авторитетом среди рабочих цеха, а благодаря своей контактности, дружелюбию - среди начальников цехов и отделов. В течение 25 лет он был старостой среди начальников, что не менее ценно, чем официальное признание заслуг. Хотя и официальные награды у него были. Он был награжден орденом «Трудового красного знамени», медалями. В числе первых он получил заводское почётное звание «Заслуженный ветеран завода». В середине 70-х годов он был назначен начальником инструментально-штампового отдела и до ухода на пенсию в 1987 году трудился на этом поприще.

Не меньшим авторитетом, а среди рабочих особенно, пользовался долгие годы работавший в одной связке с Романовым Михаил Иванович Алексеев. Он пришёл на «Автоприбор» в 1951 году. Еще с техникумовской практики тянуло его в инструментальное производство. В отделе кадров попросился он технологом по инструменту и так и закончил трудовую деятельность через сорок пять лет начальником инструментального цеха завода «Электроприбор». В начале 50-х годов, когда создавался инструментальный участок на филиале, он возглавил его, и с небольшим количеством рабочих занимался ремонтом штампов и форм, а потом и их изготовлением для нужд производства. Быстро нашел контакт с инструментальщиками Тракторного, благо работали на одной территории, с их начальником Никитиным В.Г., а вскоре и женился на его дочери.

Рассудительный и отзывчивый, он завоевал уважение рабочих и они избрали его профсоюзным вожаком. Работал он председателем завкома «Автоприбора» три года и мог бы идти по профсоюзной лестнице выше, тем более что получил образование в школе ВЦСПС. Но его тянуло в цех, к людям, к инструментальщикам, и в 1955 году вернулся, поработал какое-то время в ОТи Зе, а затем вновь родная стихия. Многие годы Михаил Иванович, немногословный и скромный, досконально знавший свою специальность, пользовавшийся безусловным авторитетом среди рабочих цеха и заводской инженерии, высоко нёс звание главного заводского специалиста-инструментальщика. У него не было особых наград, но когда рабочие цеха говорили о нем «наш пахарь» и провожали на пенсию с глубоким сожалением, это дорогого стоит.

Почти все, кто был направлен на филиал с завода «Автоприбор», ставшие руководителями или оставшиеся на рядовой работе, проработали потом на «Электроприборе» всю жизнь, то ли потому, что новый завод обладал какой-то сверхъестественной притягательной силой, то ли потому, что создание завода было и делом их рук и ума в молодые годы, они этот коллектив создавали и с ним жили.

В 1952 году в разгаре была холодная война, грозящая перерасти в новую мировую бойню. Советский Союз был вынужден укреплять свою обороноспособность. В числе прочих задач была потребность развивать свою авиацию, совершенствовать технику связи с самолетами. Возникла необходимость разработки и организации производства специальных связанных аэродромных радиостанций. В небольших количествах они производились в городе Горьком на заводе им. Ленина, а затем на Горьковском автозаводе им. Молотова на производстве ГАЗ-900. Для решения этой проблемы постановлением Совета Министров СССР № 1500-519 от 27 марта 1952 года на ГАЗе им. Молотова и Владимирском заводе «Автоприбор» организовывалось производство аэродромной радиостанции УКВ диапазона РАС –УКВ. Было создано на «Автоприборе» ОКБ (особое конструкторское бюро) для конструкторского сопровождения производства и разработки отдельных составляющих РАС-УКВ.

Бюро было создано из специалистов завода, работавших ранее конструкторами автомобильных приборов. Для большинства из них это было совершенно новым делом. Начальником ОКБ был назначен Анатолий Зиновьевич Двоскин. Он родился в 1906 году в Гомеле, окончил в Москве рабфак им. Рыкова, а затем в 1937 году с отличием Московский механико-машиностроительный институт имени Баумана по специальности «точное приборостроение». На «Автоприборе» он за 15 лет прошел хорошую школу специалиста и руководителя. Начинал он инженером-конструктором, затем работал технологом, начальником лаборатории, начальником цеха, начальником ОТК, главным конструктором завода. Под его руководством и при его непосредственном участии были разработаны многие конструкции приборов для автомобилей, стеклоочистителей, датчиков давления, спидометров. Высокий и грузный, внешне спокойный, он не любил спешку и не принимал скоропалительных решений, предпочитая продуманность, взвешенность во всем. Такие качества прививались всем, кто начинал работу в ОКБ в 1952 году. Это были Беликов М.Н., Чуриков М.Ф., Щукина О.М., Потапова О.А., Хлюпков М.С., Прохорова А.Н. и другие, всего 15 человек. Особо следует рассказать о Михаиле Николаевиче Беликове. Беликов пришел на «Автоприбор» в 1950 году после окончания Московского энергетического института, где получил специальность инженера-электрика. Работал он технологом, мастером сборочного цеха, затем перешел в конструкторский отдел, возглавив лабораторию спидометров и стеклоочистителей. Именно оттуда его перевели начальником лаборатории ОКБ. Ему пришлось получать из Горького задания на модернизацию отдельных узлов РАС-УКВ, разрабатывать ТУ на изделия, отрабатывать все вопросы, возникавшие при внедрении первых разработок в производство.

Беликов отличался не только спокойным, рассудительным характером, но, главное, необычайным трудолюбием. Инженеру-электрику пришлось самостоятельно осваивать азы радиотехники. Кстати, этим пришлось заниматься и другим первым работникам ОКБ. Коллектив справился успешно с первым ответственным заданием – оригинальной разработкой выносного пульта управления для модернизированной радиостанции. Затем последовали автомат выдержки времени, индикатор поля ИП-1, блок автоматики, антенное реле и другое.

Михаил Николаевич не ушел на вторые роли и с появлением в ОКБ специалистов-радиостов. До 1961 года он возглавлял лабораторию, а с назначением Чернышова И.Н. главным инженером завода, он стал главным инженером ОКБ, а

затем два года исполнял обязанности начальника ОКБ. В 1971 году он по состоянию здоровья был освобожден и вернулся к своему родному делу инженера-электрика – он возглавил отдел электропитания № 50, где проработал до ухода на пенсию. Беликов любил и умел хорошо отдохнуть в компании сотрудников, был страстным рыболовом и большим любителем природы. Его личная скромность и его забота о сотрудниках – легендарны. Вряд ли кто другой, будучи руководителем и заимев семью, решился бы уступить выделенную жилую площадь более нуждающемуся товарищу и ждать ещё год в общежитии. Но так было.

Осваивать новое для завода радиосборочное дело пришлось в экстренном порядке всем: и руководству, и конструкторам, и технологам, и производственникам, мастерам и рабочим. Летом для технологического сопровождения изделий было создано особое технологическое бюро (ОТБ) во главе с Морозовым И.В. Заместителем его был назначен Дорохин В.П.

Весной 1952 года первая группа специалистов «Автоприбора» была направлена в Горький. Затем такие поездки для переквалификации или повышения квалификации стали регулярными до 1957 года.

Вспоминает Альберт Васильевич Афанасьев: «На «Автоприборе» я с 1946 года после техникума. Работал в ЦИЛе (центральная измерительная лаборатория) сначала техником, а с начала 50-х годов – начальником ЦИЛа.



*Афанасьев А.В.*

В 1952 году весной спускаюсь я по лестнице из своей ЦИЛ, а располагалась она в административном корпусе над дирекцией. Встречает меня Тюков П.П. и неожиданно спрашивает: «Ты, случайно, не радиолобитель? Что фотолюбитель, я знаю. А как ты к радио относишься?» Я опешил. Говорю: «Павел Прохорович! Я мальчишкой детекторные приемники собирал, но это баловство было». «Зайди через 15 минут к директору завода». Прихожу к Чернову. Он с ходу ошарашил: «Собирайся на месяц в командировку в Горький. Поедете 11 человек во главе с Комоловым А.И. Будем новую продукцию осваивать. День вам на сборы. Остальное тебе Комолов расскажет». Через день мы уже в Горьком. Мы – это Комолов А.И., Двоскин А.З., Дорохин В.П., Васильев А.П., Журин К.Е., Локашин Г.С., Мельзенинов А.П., Митин Р.В., Тихановский В.А., Фомин М.М. и я. Встретили нас не очень приветливо и направили на Мызу, на завод им Ленина, кото-

рый тогда в небольших количествах делал изделие, которое нам предстояло осваивать. У каждого из нас было своё направление. Митин изучал производство блока автоматики, Фомин – блок тросовой передачи, Локашин – ВПУ. Мне поручался технический контроль по всем изделиям. Производство было для нас новым, но мы за месяц освоились. Вернулись во Владимир, а через некоторое время я второй раз был командирован в Горький на месяц уже с тридцатью рабочими, среди которых были Клочкин А.П., Кириллова А.А., Наумов Ю.Н., Никитина Т.Н. и другие. Обучившись в Горьком, они потом стали на филиале «Автоприбора» сами обучать и готовить рабочих для радиосборочного производства. А потом мы с Митиным Р.В. ездили в Горький на сдачу первых изделий автоприборовского

производства. Сдали успешно и позвонили Чернову И.И. Доволен он был несказанно. До середины 1953 года я почти всегда находился в Горьком, выполнял обязанности начальника ОТК, а числился по-прежнему начальником ЦИЛ. Только через два года я был возвращён в свою ЦИЛ, когда начальником ОТК филиала был назначен Ю.М. Шугаев, а в ОТК появились грамотные специалисты: Рабинович Б.Г., Райзман М.И., Бажанов Ю.Н., Синяков В.И. и другие. С тех пор я – бессменный начальник ЦИЛ завода «Электроприбор» вплоть до ухода на пенсию.

Вспоминает «Заслуженный ветеран завода», слесарь-инструментальщик Александр Павлович Клочков: «На «Автоприборе» я с августа 1941 года, сначала – ремесленное училище, потом – инструментальный цех. В марте 1952 года вернулся я после болезни на завод, меня сразу вызвал директор И.И. Чернов. Знал он меня хорошо, еще во время войны несколько раз занимался броней для меня, ценил как специалиста, благодаря ему я и в армии не служил. Говорит: «Надо тебе, Саша, помочь заводу освоить новую секретную продукцию. Поедешь в Горький с группой рабочих во главе с Никитиным Н.М. на месяц. Там поучитесь сборке изделий.». И нас, троих инструментальщиков и еще 27 рабочих, командировали в Горький. Освоили мы производство блока автоматики и уже в мае начали под руководством Никитина Н.М. и Тихановского В.А. собирать и регулировать первые блоки автоматики. Не все у нас получалось. Конструкция блока не была до конца продумана. Пришлось кое-что рационализировать. Особенно активно и досконально занимался блоком мастер Митин Р.В. С Рудольфом мы сдружились капитально. Это был прекрасный человек, что называется «настоящий коммунист». Ездили мы с ним несколько раз в Горький, жили там по месяцу.

Доводили изделие до безукоризненного состояния. Со временем мы не считались, засиживались ночами. Наверное, это чувство долга, которое он и всем нам прививал, сказалось и на здоровье. Но блок автоматики получился лучше не только горьковского образца, а и зарубежного аналога. Потом, когда я обучил работе по сборке блока других специалистов, захотелось мне вернуться к своим любимым прессформам.

Главный инженер завода Морозов И.В. помог мне перейти в инструментальный цех, где я и трудился потом всю жизнь. Был и мастером, и начальником участка, но больше всего хотелось слесарить. У каждого своё призвание. Моё было – делать прессформы.

В течение весны-лета 1952 был сформирован, укомплектован и начал выпускать продукцию первый радиосборочный цех на «Автоприборе», цех № 5. Цех стал режимным. Сейчас можно иронизировать, зачем секретили все и вся, что было связано с аэродромной связью, но в то время вопросов ни у кого не возникало. Так надо!



*Никитин Н.М.*



*Тихановский В.А.*

Первым начальником цеха был назначен опытный производственник Николай Михайлович Никитин, энергичный, требовательный, шумливый, но внутренне добрый. Как и многим тогдашним руководителям, ему не хватало общей инженерной эрудиции, специальных знаний по радиотехнике. Шишек набил он себе достаточно. И снимался, и вновь назначался. Уйдя на пенсию, он сохранил связь с родным заводом и долго активно работал в Совете пенсионеров.

Два небольших исторических анекдота о Никитине. Он пишет служебную записку начальнику цеха №3 Ярикову Ф.И.: «Прошу срочно изготовить гайку в количестве 20 штук. Вот она». На бумаге стрелка и дырка, через которую пропущена веревочка с гайкой. И еще. В цехе идет собрание. После доклада

Никитина сборщица Анна Х., рабочее место которой было в самом конце цеха спиной к узкому проходу, решила покритиковать начальство за беспорядки в цехе, мусор, грязь. Николай Михайлович в ответ резко сказал: «А у тебя, Анна, у самой всегда в заднем проходе грязь». После чего собрание можно было не продолжать. Николай Михайлович был страстным фотолюбителем, и каждую Октябрьскую или Первомайскую демонстрацию его можно было увидеть с фотоаппаратом.

Заместителем у Никитина был Тихановский Владимир Александрович. Менялись в сборочном цехе начальники, а Тихановский долгое время оставался незаменимым. Это был человек, увлеченный техникой до самозабвения. Он вечно что-нибудь изобретал, конструировал и на работе, и дома. Он был одним из первых мотоциклистов завода, а затем автолюбителей. Его дом на старинной владимирской улочке Задний Боровок был всегда полон каких-то оригинальных технических устройств, которые он с удовольствием демонстрировал всем проходящим.

Радушный, доброжелательный, он пользовался общим уважением, найдя в конце концов применение своим увлечениям на должности начальника



*Слева направо: Клочков А.П. и Митин Р.В.*

участка нестандартного оборудования ОГТ, и став первым председателем Совета пенсионеров завода «Электроприбор».

Цех №5 филиала стал потом прародителем всех сборочных цехов завода «Электроприбор».

Первыми мастерами на производстве спецтехники были Митин Рудольф Владимирович и Локашин Глеб Сергеевич. Митин был очень честным, даже можно сказать кристально чистым человеком. Он сразу втянулся в новое радиотехническое дело. Добросовестно освоив

радиосборочную технологию, он очень много занимался воспитанием в рабочих ответственности за качество работы. Именно благодаря его принципиальности, требовательности блоки автоматики были практически без серьезных замечаний приняты ОТК и военными представителями в Горьком и безотказно служили в комплексе изделия. Изучил он блок досконально и многое в нем рационализировал. Рудольф с юных лет был активным общественником, работал сначала в ком-

сомоле, потом в профсоюзе и, наконец, в народном контроле, где особенно пригодились его принципиальность. Ушел из жизни он очень рано после тяжелой болезни, уже работая в отделе механизации и автоматизации, оставив о себе светлую память в коллективе.

*Осиночкин Ю.В.*



В том же 1952 году в г.Горьком на ГАЗе в Конструкторско – экспериментальном отделе началось формирование СКБ, которое через 4 года почти в полном составе переехало во Владимир для работы на «Электроприборе». В начале это был немногочисленный коллектив опытных разработчиков и конструкторов, собранных с двух предприятий: радиозавода им. Ленина и Горьковского автозавода. Почти в первые дни образования СКБ в июне 1952 года пришел на ГАЗ выпускник автомеханического техникума Юрий Владимирович Осиночкин. Молодого специалиста определили в конструкторскую группу специальных автомобилей, руководил которой инженер Силоамский К.Н. Задачей группы была компоновка составных частей радиостанции, стоек, блоков в кузове автомобиля. Эта компоновка проводилась в натуральную величину на специальном низком чертежном столе – ПЛАЗе - и требовала исключительной аккуратности,

ответственности и продуманности решений. Учиться Осиночкину было у кого. СКБ тогда возглавлял лауреат Сталинской премии В.И. Борисов. Заместителем главного конструктора был назначен переведенный с радиозавода Краснолобов П.М., ведущий разработчик и главный идеолог станции РАС-УКВ. В начале 1953 года пришли в СКБ Чернышев И.Н., Зуев В.С., Порцевский А.А., Черемных Л.Ф., Калинин Ю.Д. Все они возглавили и осуществили работу по модернизации станции РАС-УКВ, превратив ее в современный, качественный продукт, отвечавший самым строгим требованиям заказчика. Военные аэродромы начали получать совершенные по тем временам средства связи с самолётами. Были уже тогда в станциях блоки, изготовленные во Владимире.

Подводя итоги 1952 года на заводском партийно-хозяйственном активе, И.И. Чернов особо остановился на успехах филиала в производстве и отметил слаженную работу ОКБ, ОТБ и производственников в освоении абсолютно новой для предприятия продукции.

