
ДМИТРИЙ ИЛЬИЧ КОЗЛОВ

Дмитрий Ильич Козлов – выдающийся учёный и конструктор в области ракетно-космической техники. Дважды Герой Социалистического Труда, член-корреспондент Российской академии наук, действительный член Международной академии астронавтики, Российской академии космонавтики им. К. Э. Циолковского, Академии технологических наук Российской Федерации. Дмитрия Ильича по праву можно назвать человеком-легендой нашего времени. Более полувека назад он по приказу страны и по велению сердца встал у руля принципиально нового для того времени наукоёмкого производства, благодаря которому весь двадцатый век мы теперь и можем называть космическим веком.

Д. И. Козлов родился 1 октября 1919 года в станице Тихорецкая Кубанской области (ныне – г. Тихорецк Краснодарского края). Отец Дмитрия, Илья Федорович Козлов, работал плотником в железнодорожном депо здешней станции, а мать Анна Владимировна всю жизнь была домохозяйкой. Родители происходили из старинных казачьих родов станицы Новорождественской, что и по сей день стоит неподалеку от Тихорецка. Кроме Дмитрия, у него в семье было два брата. Дмитрий был самым старшим, среднего звали Николаем, а младшего – Владимиром (фото 1).



Фото 1. Семья Козловых в 1929 году. Слева направо. Вверху братья Козловы – Николай, Дмитрий, Владимир. Внизу – двое знакомых семьи, Анна Владимировна и Илья Федорович Козловы

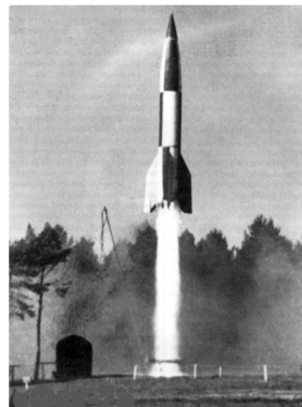
Отца будущего ракетчика не раз переводили то в один, то в другой город Северного Кавказа, так что Дмитрий Ильич учился также в Грозном и Новороссийске. Среднюю школу Дмитрий окончил в 1937 году в г. Пятигорске и в том же году поступил в Ленинградский военно-механический институт. Но студенческие годы для Дмитрия Козлова были прерваны Великой Отечественной войной – 1 июля 1941 года он добровольно ушёл в Красную Армию. Служил в стрелковых войсках на Ленинградском и Волховском фронтах, участвовал в боевых действиях, получил три фронтowych ранения (фото 2).



Фото 2. Д.И. Козлов в 1943 году, после окончания курсов лейтенантов (слева) и в 1946 году, после окончания Ленинградского военно-механического института (справа)

После окончания Ленинградского военно-механического института и дополнительных четырёхмесячных курсов Дмитрий Ильич получил новое назначение и отправился в городок Подлипки, который находился под Москвой. Именно к этому моменту И.В. Сталиным было подписано совершенно секретное постановление Совета Министров СССР № 1017-419сс от 13 мая 1946 года «Вопросы реактивного вооружения». Как раз в соответствии с этим документом в Специальное конструкторское бюро (СКБ) завода № 88 и были направлены десятки выпускников ряда военно-технических вузов страны. С 16 мая 1946 года это СКБ стало называться «НИИ-88» (НИИ – научно-исследовательский институт). Впоследствии на его базе возникло знаменитое Особое конструкторское бюро № 1 (ОКБ-1), которое позже было преобразовано в Ракетно-космическую корпорацию «Энергия» имени С. П. Королёва.

В середине 1946 года на имя начальника института поступила правительственная телеграмма: группу сотрудников срочно направить в командировку в Тюрингию, в самый центр только что разгромленной Германии. Здесь незадолго до того были обнаружены секретные подземные заводы, где немцы выпускали ракеты Фау-1 и Фау-2, которыми они потом обстреливали Лондон. Несмотря на все трудности, группе из подмосковного НИИ-88 после тщательного обследования заводов все же удалось отыскать здесь довольно много различных металлических деталей и фрагментов конструкций Фау. Нашлась также и некоторая документация. Именно в Тюрингии Дмитрий Козлов начал свою работу под руководством будущего Главного конструктора баллистических ракет С.П. Королёва.



Как вспоминал Д.И. Козлов, в Нордхаузене (город в Тюрингии) у советских специалистов было чёткое разделение труда: часть сотрудников занималась исследованием «железа», а он по заданию С.П. Королёва в основном искал и изучал техническую документацию. При этом ему не раз пришлось восстанавливать недостающие чертежи отдельных узлов Фау-2. В итоге к концу лета 1946 года наши специалисты из обнаруженного материала сумели собрать 10 полноценных ракет, которые в документах затем получили шифр «А-4». Это были целиком немецкие ракеты, на которых не стояло практически ни одной важной детали, изготовленной на советских заводах. Тогда же на специальном поезде все найденные материалы и восстановленные чертежи были отправлены в Подлипки.

Со своей будущей женой Зоей Васильевной Дмитрий Ильич был знаком давно – они оба учились в одном и тоже же институте. Регистрация брака состоялась 23 февраля 1946 года. Дмитрий Ильич вспоминал, что 1 апреля 1947 года он вдруг получил от родителей телеграмму, что сегодня у него родился сын, которого назвали Владимиром. На это письмо он отправил ответ, что, мол, его не обмануть этой телеграммой, поскольку в такой легкомысленный день его ребенок родиться просто не может. 25 декабря 1952 года в семье Козловых родилась дочь Ольга (фото 3).



Фото 3. Семья Козловых в начале 60-х годов.

Слева направо – Д. И. Козлов, сын Владимир, дочь Ольга, жена Зоя Васильевна

Вот как Д.И. Козлов вспоминал о работе под руководством С. П. Королёва:

“Кстати, в печати порой встречаются высказывания, что Королёв не раз бывал с подчинёнными излишне жестким, и даже грубым. Конечно же, за долгие годы мне приходилось видеть его разным. Но при этом я отмечу, что за всё время его работы в должности Главного конструктора Сергей Павлович подписал лишь три приказа об объявлении выговоров сотрудникам за различные провинности, в первую очередь за невыполнение в срок того или иного важного задания. А вот приказов о строгих выговорах, а тем более об увольнениях им не издавалось ни разу. Да, конечно же, при разработке и изготовлении очередного изделия Королёв, как руководитель, обычно принимал на себя всю ответственность за очень жёсткие сроки выпуска нового вида продукции, а это исходило из оборонных интересов государства. Разумеется, после обозначения сроков он требовал их неукоснительного выполнения от каждого из подчинённых – как мы тогда говорили, и днём и ночью гнал нас по шпалам”.



Родина достойно оценила вклад инженерно-технических специалистов: в 1956 году за создание ракетно-ядерного щита страны, частью которого стал созданный комплекс Р-5М, званий Героев Социалистического Труда были удостоены многие конструкторы и другие ведущие работники этой сферы. Среди них – С.П. Королёв, В.П. Мишин, В.П. Глушко, В.П. Бармин, М.С. Рязанский, Н.А. Пилюгин, В.И. Кузнецов, Ю.Б. Харитон,

Я.Б. Зельдович, А.Д. Сахаров, М.В. Келдыш. Ведущий конструктор изделия Р-5М Д.И. Козлов тогда же был награждён своим первым орденом Ленина.

К разработке проекта двухступенчатой баллистической ракеты, имеющей межконтинентальную дальность полёта, специалисты конструкторского бюро С.П. Королёва приступили ещё до официального подписания правительственного постановления – осенью 1953 года. Ведущим конструктором по разработке и изготовлению этого изделия, как и в случае с Р-5М, снова был назначен Д.И. Козлов. Инженеры его группы шли совершенно неизведанным путем, поскольку ничего похожего в мире тогда еще не существовало. Более того: по сведениям советской разведки, в то время ни в одной ядерной державе мира никто даже не делал попыток сконструировать подобную технику. Поэтому в середине 50-х годов политическое руководство СССР во главе с Н.С. Хрущевым, выдавая задание ОКБ-1 на такую разработку, прекрасно понимало, что одним лишь фактом успешного испытания такого изделия советские конструкторы дадут своей стране важнейший военно-стратегический козырь для тактики сдерживания. Вот как о том времени вспоминал Д.И. Козлов:

“Новая ракета в проектно-технической документации получила название Р-7. Для обеспечения рекордной дальности и надёжности конструкции этого изделия был использован целый ряд принципиально новых инженерно-технических решений, главным из которых следует назвать боковое расположение баков первой ступени, которое применяется и до сих пор. Персонального автора этой технической идеи сейчас назвать опять-таки сложно, однако могу сказать, что впервые эту схему расположения блоков в своих теоретических выкладках применил проектный отдел ОКБ-1 под руководством С.С. Крюкова, а одним из наиболее активных ее разработчиков был, конечно же, Сергей Павлович Королёв.”

Первые пуски Р-7, проходившие в течение лета 1957 года, шли в полном соответствии с известным правилом: чем сложнее техника, тем она капризнее и тем больше времени она требует для своей «доводки». Испытания проходили вовсе не так гладко, как того хотелось бы ракетчикам, и потому они стоили С.П. Королёву, Д.И. Козлову и вообще коллективам ОКБ-1 и полигона Тюратам множества бессонных ночей, испорченных нервов и седых волос. При этом причиной подавляющего большинства неудач, как затем выяснялось в ходе расследования, оказывались отнюдь не конструкторские просчёты, а банальная небрежность производственников. Это видно хотя бы из простой хроники событий того жаркого лета. На первом, и на всех последующих испытаниях Р-7 всегда присутствовал министр оборонной промышленности СССР Д.Ф. Устинов. Увидев 15 мая старт ракеты своими глазами, Дмитрий Федорович, несмотря на её взрыв в воздухе, вовсе не выглядел удручённым. Вот как рассказывал об этом моменте испытаний Д.И. Козлов:

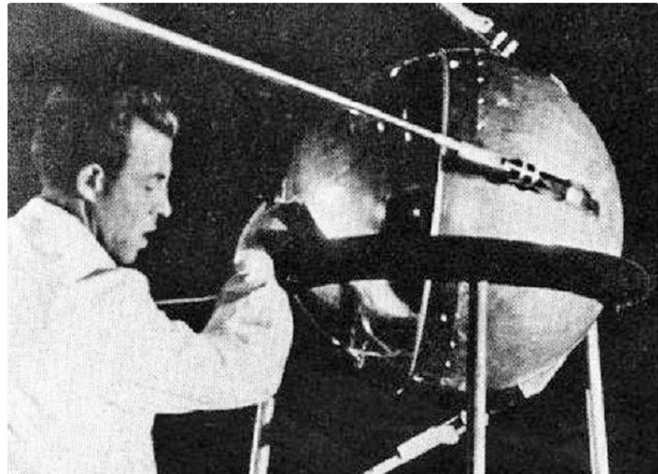
“Я прекрасно помню, как после первого старта Р-7 Устинов собрал всю нашу команду конструкторов. Мы думали, что сейчас начнется серьёзный разнос, но оказалось совсем наоборот: Дмитрий Федорович всех нас поздравил с большой удачей. «Напрасно вы раскисли, – говорил он. – Ведь ракета-то со старта ушла, причем ушла очень хорошо. А то, что она где-то там высоко взорвалась, не беда: вы же специалисты, и потому быстро установите причину аварии. Надеюсь, уже скоро аварий не будет совсем». И в дальнейшем его указания всегда были одними и теми же: как только выяснялась причина очередного взрыва, то все мы сразу же должны бегом бежать на завод и в ОКБ, чтобы устранить оплошность и немедленно приступить к выпуску нового изделия.”

Только четвертый пуск Р-7, состоявшийся 21 августа 1957 года, наконец-то оказался успешным. Первая в мире межконтинентальная баллистическая ракета взлетела красиво и устойчиво, и уже через 15 минут она достигла заданной точки полигона на Камчатке (ныне – полигон Кура), где наблюдатели зафиксировали падение её головной части. Но для проверки правильности выбранных конструкторских решений было решено произвести ещё один испытательный пуск Р-7, который состоялся 7 сентября 1957 года.

Старт ракеты снова был удачным и прошёл без замечаний, после чего она также достигла безлюдного района в центре полуострова Камчатка.

После этого Дмитрий Ильич Козлов принимал активное участие в создании первого искусственного спутника Земли. Именно его отделу было поручено изготовление внешней металлической оболочки будущего спутника, и потому ему по должности приходилось вникать в работу подчинённых и при необходимости вносить технические поправки. Он хорошо запомнил этот уже почти готовый к запуску серебристый шарик в одном из цехов опытного завода НИИ-88 в Подлипках, сборку которого Королёв контролировал лично. Широкий международный резонанс, вызванный запуском в космос первого спутника, для советского руководства стал полной неожиданностью, хотя и приятной. Многочисленные поздравления по этому поводу, поступившие в адрес Н.С. Хрущёва от большинства зарубежных лидеров, заставили правительство СССР обратить самое пристальное внимание не только на военную, но и на научную составляющую советской ракетной программы. Был срочно подготовлен указ о вручении ряду специалистов ракетной отрасли государственных наград в связи с историческим событием. При этом Д.И. Козлову по его закрытой тематике была присуждена Ленинская премия, которую он наряду с другими лауреатами получил в Кремле из рук Первого секретаря ЦК КПСС Н.С. Хрущёва.

2 января 1958 года вышло закрытое постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 2-1 «Об организации серийного производства изделия 8К71 на Государственном авиационном заводе № 1 имени И.В. Сталина Куйбышевского Совета народного хозяйства» (в то время - организация п/я 208, ныне – АО «РКЦ «Прогресс»). Тем же документом предусматривалось, что двигатели к «семёрке» (ракета Р-7) будут изготавливаться на заводе № 24 (организация п/я 32, впоследствии –



Куйбышевское моторостроительное производственное объединение имени М.В. Фрунзе, ныне – ПАО «Кузнецов»). При этом заводу № 1, где в тот момент ещё полным ходом шло производство самолётов, предписывалось уже в IV квартале 1958 года выпустить не менее трех лётных изделий 8К71, не прекращая при этом и выпуска самолётов Ту-16. Задача оказания технической помощи заводу № 1 при его переходе с авиационного на ракетное производство возлагалась на коллективы ОКБ-1, завода № 88 и НИИ-88. А поскольку ведущим конструктором изделия 8К71 являлся 39-летний начальник отдела ОКБ-1 Д.И. Козлов, то в приказе именно он и был назван в качестве ответственного за перепрофилирование завода № 1. Непосредственно перед отлётом в Куйбышев (фото 4) Д.И. Козлова назначили заместителем Главного конструктора ОКБ-1, то есть самого С.П. Королёва, с предоставлением ему неограниченных полномочий на весь период этой работы.

Принципиально новое производство потребовало также и привлечения соответствующих инженерно-технических работников. О подготовке таких специалистов Д.И. Козлов рассказал следующее:

“Очень серьёзные требования в то время мы предъявляли не только к рабочим, но и к кадрам ИТР. Конечно же, инженеров-ракетчиков тогда еще не обучали ни в одном вузе страны. Куйбышевский авиационный институт ещё только-только становился на ноги, и в его стенах в то время готовили лишь специалистов для самолётостроительных заводов. Примерно то же самое можно было сказать и о тогдашнем Куйбышевском

политехническом институте. Одним словом, в конце 50-х годов руководство завода № 1 встало перед необходимостью самостоятельно готовить для себя инженеров-ракетчиков, отбирая их из числа тех инженерно-технических работников, которые до этого занимались производством самолётов на заводе № 1. Причем такая подготовка тоже происходила «на ходу», в процессе перепрофилирования предприятия.»



Фото 4. Куйбышев. Улица Победы. Конец 50-х годов

Благодаря невероятным усилиям рабочих и служащих особо важное задание страны было выполнено в срок. К концу первой декады ноября на заводе № 1 закончили сборку первой из запланированных «семерок», которая тогда же была передана на контрольно-испытательную станцию (КИС) завода. Учитывая необходимость изготовления в 1958 году ещё двух изделий, работы по их сборке и испытаниям с целью выполнения в срок задания партии и правительства на предприятии велись круглосуточно и без выходных дней. Все это время на самых ответственных участках сборки и испытаний ракет постоянно находился заместитель Главного конструктора ОКБ-1 Д.И. Козлов. Чтобы сейчас понять всё значение той громадной работы, которую коллективу завода пришлось проделать в 1958 году, следует сказать: до этого никто и никогда в мире не занимался переводом крупного промышленного предприятия на массовое ракетное производство, и к тому же в столь сжатые сроки. Какими сжатыми они были, говорит хотя бы тот факт, что в феврале 1958 года, когда Д.И. Козлов приехал на предприятие, здесь все ещё полным ходом продолжался выпуск самолётов. А в конце декабря того же года (всего через 10 месяцев после начала реорганизации) в цехах завода № 1 уже были собраны, проверены и подготовлены к отправке на полигон Тюратам три новые ракеты Р-7, одна из которых в феврале 1959 года успешно вышла на орбиту. Сейчас ни один серьёзный производственник не поверит, что в такое короткое время можно полностью перепрофилировать хоть какое-нибудь крупное предприятие.

В 1960 году закрытым Указом Президиума Верховного Совета СССР заместитель Главного конструктора ОКБ-1 Д.И. Козлов был награждён орденом Ленина, а директору завода № 1 В.Я. Литвинову второй раз вручили Звезду Героя Социалистического Труда (первую он получил в 1945 году). Как было сказано в документах, этих наград они

удостоились «за успешное проведение беспрецедентной по масштабам и по срокам работы по организации в городе Куйбышеве полномасштабного ракетного производства».

Заместитель Главного конструктора и руководитель куйбышевского филиала № 3 ОКБ-1 Д.И. Козлов был очевидцем и непосредственным участником наиболее важных событий, связанных с первым полётом человека в космос. Вот как об этом вспоминал Дмитрий Ильич:

“Сейчас, по прошествии десятилетий, я считаю, что первый полёт человека в космос стал самым памятным событием моей жизни. О том, что на роль первого космонавта утверждён именно Юрий Гагарин, я узнал сразу же после заседания Государственной комиссии, которое состоялось за четыре дня до исторической даты 12 апреля 1961 года. При этом 10 апреля в числе многих других руководителей предприятий ракетной отрасли я был вызван в Подлипки на совещание, которое здесь проводили Устинов и Королёв. После того, как произошёл пуск ракеты с Гагариным на борту, я вместе с небольшой группой специалистов тут же поехал на местный аэродром, где все мы и услышали сообщение о его успешном приземлении. Правда, в нём не говорилось, где именно приземлился первый космонавт, однако нам к тому времени уже передали, что он находится в Саратовской области, совсем недалеко от Куйбышева.”



Вот как о своих первых встречах с будущими покорителями космоса вспоминал Д.И. Козлов:

“Сам отряд космонавтов располагался не в Подлипках, а в небольшом дачном поселке километрах в 20 от нашего предприятия. Теперь здесь раскинулся известный всему миру Звёздный городок, а тогда это был только комплекс временных строений, в которых космонавтов и готовили к предстоящему полёту. Эти лётчики, кандидаты для полёта в космос, неоднократно приезжали на наш 88-й завод и знакомились здесь с техникой, на которой им предстояло работать. Конечно же, мы тогда еще не знали, кто из них будет первым космонавтом, однако Гагарина я уже тогда запомнил, поскольку он выделялся из всех лётчиков какой-то особой располагающей улыбкой. Уже весной 1961 года эту улыбку увидел весь мир.”



Указом Президиума Верховного Совета СССР от 17 июня 1961 года начальнику и Главному конструктору филиала № 3 ОКБ-1 Д.И. Козлову в числе других специалистов ракетно-космической отрасли было присвоено звание Героя Социалистического Труда с вручением ему ордена Ленина и Золотой Звезды «Серп и Молот». Главный конструктор ОКБ-1 С.П. Королёв в соответствии с тем же Указом стал Дважды Героем Социалистического Труда. В тексте документа говорилось, что этого звания они были удостоены «за выдающиеся заслуги в создании образцов ракетной техники и обеспечение успешного полёта человека в космическое пространство».

В Министерстве обороны СССР прекрасно понимали, что именно Д.И. Козлов, один из лучших учеников С.П. Королёва, и есть тот самый руководитель, который в силу присущей ему целеустремлённости способен обеспечить выполнение очередного важнейшего задания Родины в срок и с высоким качеством работы. И уже вскоре после неофициального визита в Куйбышев генерал-майора П.Т. Костина было принято

постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 963-124 от 31 июля 1961 года «Об обеспечении серийного выпуска объектов «Зенит-2» и носителей к ним». Согласно этому документу, Куйбышевский совнархоз и завод № 1 обязывались в 1961-1962 годах выпустить четыре таких комплекса (по одному в декабре 1961 года, в марте, апреле и мае 1962 года).

В канун 20-летия ЦСКБ за заслуги в создании и производстве новой специальной техники Указом Президиума Верховного Совета СССР № 473-Х от 25 июля 1979 года Центральное специализированное конструкторское бюро было награждено Орденом Ленина. Тем же Указом за выдающиеся заслуги в деле создания специальной техники Герой Социалистического Труда, начальник и Главный конструктор ЦСКБ Дмитрий Ильич Козлов был награжден Орденом Ленина и второй золотой медалью «Серп и Молот». В ознаменовании трудовых подвигов дважды Героя Социалистического Труда Д.И. Козлова на его родине в городе Тихорецке впоследствии был сооружен бронзовый бюст. Тем же Указом за выдающиеся заслуги в деле создания специальной техники большая группа работников ЦСКБ награждена орденами и медалями. Вручение этих высоких государственных наград работникам ЦСКБ состоялось 21 сентября 1979 года в большом зале Дворца культуры имени С.М. Кирова. Награды вручал член ЦК КПСС, Дважды Герой Социалистического Труда, министр общего машиностроения СССР Сергей Александрович Афанасьев.



Фото 5. Д. И. Козлов в начале 70-х годов (слева) и 80-х (справа)

Какими же в новых условиях можно видеть перспективы развития космонавтики – как российской, так и общемировой? Вот мнение на этот счет Дмитрия Ильича Козлова, записанное при его жизни:

“В целом же я всегда считал, что участие человека в деле освоения космоса необходимо свести к минимуму. Там, где не требуется присутствие космонавта, работу должны делать автоматы. Это, во-первых, много дешевле, потому что для проведения тех же самых операций, с которыми вполне могут справиться механизмы, человеку плюс ко всему требуются дорогостоящие системы жизнеобеспечения, запасы воздуха, воды и пищи. Во-вторых, работа в космосе была, есть и еще долго будет сопряжена с огромным риском для жизни людей, и мы знаем, что во время космических полетов уже погибло много космонавтов. Одно дело, когда в течение десятилетий на советских орбитальных станциях «Салют» и «Мир» изучались реакции человеческого организма на условия космического полета. Но сейчас все это уже хорошо изучено, и на основании собранного материала разработан комплекс физических упражнений, позволяющих космонавту нормально себя

чувствовать на Земле после полёта. Большинство же прочих экспериментов и исследований, по моему мнению, на орбитальных станциях могут проходить без присутствия человека, лишь под контролем автоматов. При необходимости же на орбиту можно направлять экипажи посещения, которые заберут отсюда научные приборы, привезут новые, сделают профилактический осмотр или ремонт оборудования – и всё. Такой порядок работы обеспечил бы экономию средств и материальных ресурсов, а космонавты не рисковали бы понапрасну своим здоровьем.

Я считаю, что в нынешних условиях наиболее перспективный путь развития орбитальной космонавтики – это исследование Земли и разведка её ресурсов с помощью автоматических спутников. К нынешнему времени работники Самарского Центрального специализированного конструкторского бюро (ЦСКБ) накопили огромный опыт по созданию систем наблюдения за земной поверхностью. И дело здесь даже не в военной разведке, хотя она, очевидно, будет нужна до тех пор, пока на Земле существуют различные государства, разделенные границами. Речь может идти в первую очередь о постоянном наблюдении за всеми земными сферами – атмосферой, гидросферой, литосферой, биосферой, и так далее. Наглядный тому пример – метеорологические спутники, без которых ныне уже невозможно составить прогноз погоды для отдельно взятой местности даже на несколько дней вперед. А чёткие фотографии различных участков земной поверхности, снятые в различных лучах и диапазонах спектра, сегодня нужны и геологам, и гидрографам, и экологам, и специалистам многих других наук. И поэтому, как я считаю, немалую часть тех средств, которые ныне вкладываются в пилотируемую космонавтику, стоит передать на создание новых автоматических систем наблюдения за земной поверхностью.

Что касается полётов человека к другим планетам, в первую очередь к Луне и Марсу, то технически эта проблема абсолютно разрешима уже на нынешнем уровне развития космонавтики. Вопрос только в том, сколько финансовых средств и материальных ресурсов ведущие мировые державы готовы вложить в этот проект в ближайшие годы. О практической выполнимости полёта человека на Луну и о перспективах её исследования я за десятилетия своей работы не раз говорил с ведущими специалистами ракетно-космической отрасли, в том числе с С.П. Королёвым, В.П. Мишиным и В.П. Глушко. Все они сходились к тому, что на Луне сначала необходимо создать хотя бы одно постоянное поселение, но с минимальным количеством персонала, которое стало бы базой для подробного исследования лунной поверхности и её недр, в первую очередь на предмет добычи полезных ископаемых. В случае если там удастся обнаружить месторождения, разработка которых окажется экономически выгодной, можно будет говорить о расширении человеческого присутствия на нашем естественном спутнике. До этого же можно говорить только об автоматических или полуавтоматических станциях на лунной поверхности.

О полёте же на Марс сейчас можно говорить только в общих чертах. Сейчас я даже приблизительно не могу себе представить, как может выглядеть космический корабль, предназначенный для такого полёта. По всей видимости, он должен быть таких размеров, что его сборка на Земле и запуск в готовом виде в космос представляются нереальными из-за больших размеров и веса. Поэтому такой корабль нужно по частям изготавливать на Земле и переправлять их на орбиту, где уже будет производиться сборка всей конструкции. Также неизвестно, может ли полёт к Марсу и обратно совершить корабль-одиночка, или же для этого необходимо создавать группу из нескольких кораблей, которые при необходимости страховали бы друг друга. Насколько мне известно, конкретных технических схем здесь пока нет, и лишь в процессе разработки такого проекта (если, конечно же, это когда-нибудь произойдет) можно будет говорить о реальном облике марсианского космического корабля или флотилии таких кораблей.”

Дмитрий Ильич Козлов скончался 7 марта 2009 года, не дожив всего лишь полгода до своего 90-летия. Он был похоронен на городском кладбище Самары. Торжественное открытие монумента в честь 100-летия советского и российского конструктора ракетно-космической техники Дмитрия Козлова состоялось 1 октября 2019 году. Памятник установили на проспекте Ленина, где жил Дмитрий Ильич.