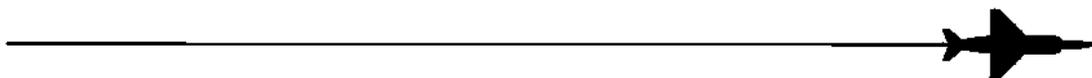
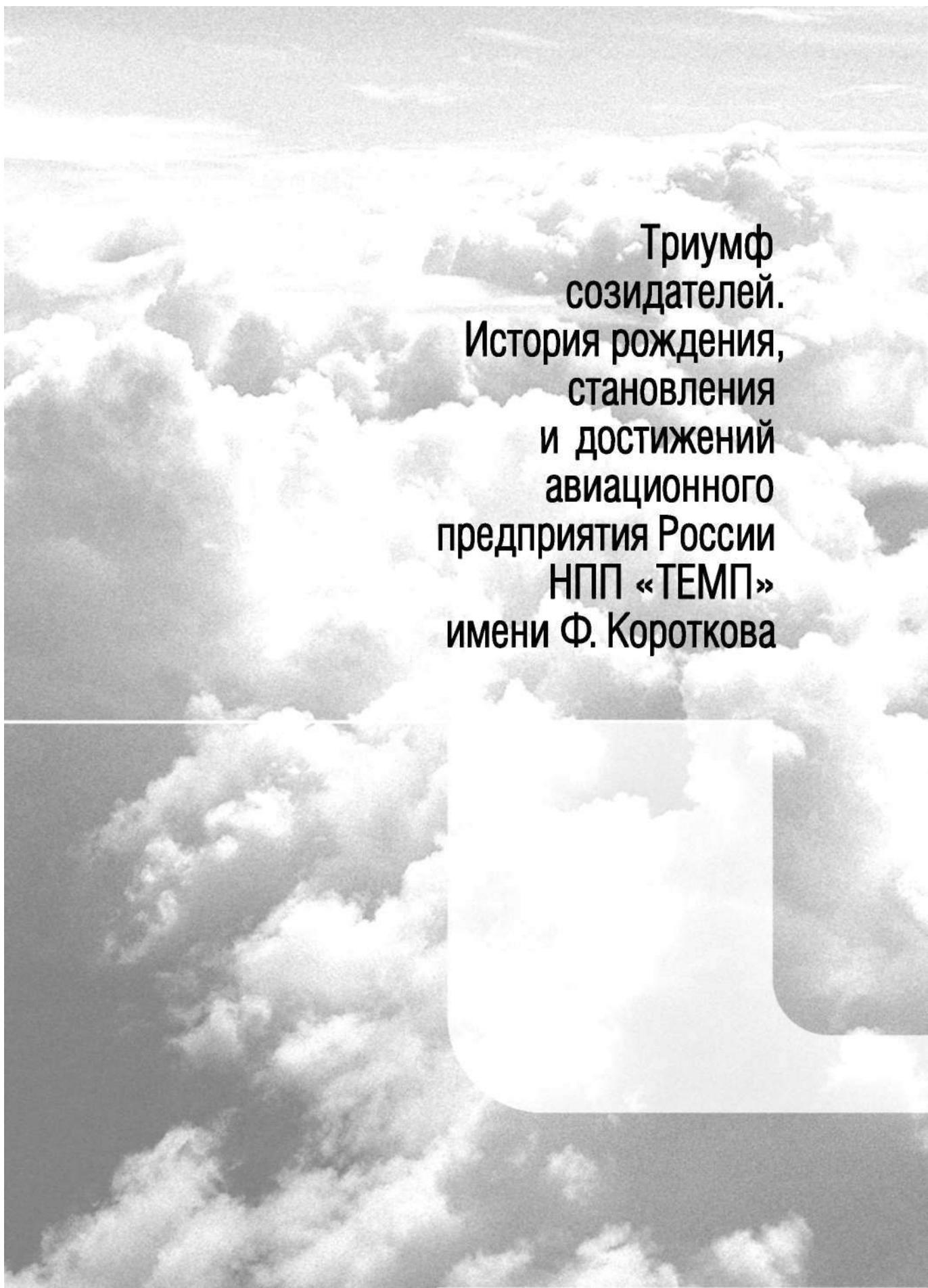


**ОТ СОХИ
ДО СВЕРХЗВУКОВЫХ
И КОСМИЧЕСКИХ
ПОЛЕТОВ**





**Триумф
созидателей.
История рождения,
становления
и достижений
авиационного
предприятия России
НПП «ТЕМП»
имени Ф. Короткова**

Предраг Миличевич

**ОТ СОХИ
ДО СВЕРХЗВУКОВЫХ
И КОСМИЧЕСКИХ
ПОЛЕТОВ**



**ВСЬ
МИР**

ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва 2008

УДК 629.7
ББК 39.55
М60

Научные редакторы:

зам. Гл. конструктора НПП «ТЕМП» им. Ф. Короткова *Павлов И. Д.*,
доцент МАИ, кандидат технических наук *Миличевич Ю. И.*

Редактор:

Чепыгова Г. Н.

Издание 2-е, исправленное и дополненное

Миличевич П.Ч.

М60 От сохи до сверхзвуковых и космических полетов / П.Ч. Миличевич. – М.: Издательство «Весь Мир», 2008. – 360 с.

ISBN 978-5-7777-0439-9

Книга содержит богатый материал из истории рождения, становления и величайших достижений НПП «ТЕМП» им. Ф. Короткова, одного из ведущих советских и российских предприятий по созданию систем автоматического управления и топливопитания газотурбинных и ракетных двигателей. Эти системы предназначались для управления двигателями военных и гражданских самолетов, вертолетов, ракетных и космических комплексов. Материалы этой книги были использованы автором при составлении статьи для энциклопедии военно-промышленного комплекса.

Книга предназначена для инженерно-технических работников авиационной и ракетной промышленности, для всех, кому не безразлична судьба российской авиации, особенно для молодого поколения России.

УДК 629.7
ББК 39.55

Редакторы второго издания выражают признательность коллегам П.Ч.Миличевича авиаконструкторам В.В. Зуеву, В.М. Герману, А.П. Анисимову, В.Д. Челкаку, С.И. Преснякову, Б.А. Вальденбергу, В.М. Гельфанду, В.В. Шевкину, В.Р. Стрижову, Е.П. Молчанову, Б.А. Буханову, И.С. Мирошниковой и др. за ценные замечания и дополнения.

ISBN 978-5-7777-0439-9

© Миличевич П.Ч., 2008

Оглавление

Сто лет со дня рождения Ф. А. Короткова	7
Предисловие ко 2-му изданию	8
От автора	9
<i>Глава 1</i> Далекое прошлое – немного истории с давних времен до 1922 г.	13
<i>Глава 2</i> Начало. Авиапоезда и Ремвоздухмастерские. 1922–1931 гг.	21
<i>Глава 3</i> Зарождение авиационного агрегатостроения в Советском Союзе. 1931–1934 гг.	28
<i>Глава 4</i> Переход на выпуск самолетов, моторов и карбюраторов отечественного производства. 1934–1939 гг.	31
<i>Глава 5</i> Проблемы карбюраторостроения. Новые требования жизни и принятие принципиальных решений по разделению опытного и серийного производства. Рост количества новых конструкторских разработок. 1939–1941 гг.	39
<i>Глава 6</i> Великая Отечественная война. Все для фронта, все для Победы! 1941–1945 гг.	45
<i>Глава 7</i> Новая ступень в развитии авиации. Переход на реактивную технику. 1945–1950 гг.	64
<i>Глава 8</i> Создание отечественных систем топливопитания и регулирования реактивных двигателей. 1950–1960 гг.	72
<i>Глава 9</i> Объединение двух ОКБ. Совместная работа по совершенствованию и дальнейшему развитию систем автоматического регулирования и топливопитания реактивных и ракетных двигателей. 1960–1963 гг.	92
<i>Глава 10</i> Весомый вклад предприятия в расцвет советской авиации. 1963–1970 гг.	114
<i>Глава 11</i> Вершины развития советской авиации, ракетостроения и систем автоматического управления. Торжество создателей. 1970–1990 гг.	131
<i>Глава 12</i> Удар, которого не ждали. Кризис ВПК. Полное прекращение госзаказов. Поиски выхода из кризиса. 1990–2004 гг.	165
<i>Глава 13</i> Быт и отдых. Социальные условия жизни	177
<i>Глава 14</i> Руководители и ветераны предприятий рассказывают...	184
<i>Глава 15</i> Историю делают люди	321
Об авторе. Светлой памяти Предрага Миличевича посвящается	345
Литература	357



Федор Амосович Коротков

Сто лет со дня рождения *Федора Амосовича Короткова* 1908—1988

24 июня 1908 года в Москве в семье русского рабочего родился Федор Амосович Коротков, которому в будущем предстояло сыграть огромную роль в развитии в СССР авиации, ракетной и космической техники. В 1921 году он поступил на тракторное отделение Московского индустриального техникума, а через два года был назначен мастером во Всесоюзном институте сельскохозяйственного машиностроения. В 1934 году Федор Амосович с отличием окончил Военную академию механизации и моторизации РККА им. И.В. Сталина. В том же году его командировали на московский завод №33, где он стал руководителем опытно-конструкторской группы, затем заместителем Главного конструктора, начальником опытно-конструкторского отдела. Коллектив создавал карбюраторы для авиационных двигателей, в том числе и для самолетов экипажей В.П.Чкалова и М.М. Громова, совершивших беспосадочные полеты через Северный полюс в Америку. В 1940 году было организовано специальное ОКБ, Главным конструктором которого был назначен Ф.А. Коротков. Во время Великой Отечественной войны все двигатели боевых и учебных самолетов советских ВВС были оснащены карбюраторами разработки ОКБ Ф.А.Короткова. В послевоенное время появились реактивные и ракетные двигатели для новых типов самолетов, вертолетов, ракет, зенитных комплексов. На коллектив ОКБ Ф.А. Короткова легла сложнейшая задача создания для этих двигателей систем автоматического управления и топливопитания, с которой он успешно справился. На наших самолетах с двигателями, оснащенными САУ ОКБ А.Ф.Короткова, было установлено более 100

мировых и отечественных рекордов. Эти системы стоят на прославленных МиГах и Су, которые поражали мир своими неповторимыми фигурами высшего пилотажа — «Русский колокол» и «Кобра Пугачева». Оснащались ими и знаменитые сверхзвуковые Ту-144, Як-141 (самолет вертикального взлета и посадки), Ту-160, Ил-86, прославленный «Буран», «Сотка», ракетные комплексы «Гранит», «Метеорит», «Болид», «Космический комплекс «Н-1», и многие другие военные и гражданские изделия. Когда нашей стране понадобились газоперекачивающие станции, ОКБ Ф.А.Короткова блестяще решило эту проблему, сэкономив государству огромные средства, которые могли быть потрачены на импортное оборудование. Эти станции много лет надежно работают во всех климатических зонах.

Федор Амосович Коротков воспитал несколько поколений высококвалифицированных кадров, среди которых он пользовался непререкаемым авторитетом, как впрочем и среди Генеральных и Главных конструкторов авиационной и космической техники. За свои большие заслуги перед Родиной Ф.А. Коротков был отмечен многочисленными наградами: Герой социалистического труда, лауреат Ленинской и двух Государственных премий, Заслуженный деятель науки и техники, Заслуженный работник авиационной промышленности, доктор технических наук. Он был награжден пятью орденами Ленина, орденом Октябрьской революции, двумя орденами Трудового Красного Знамени. В 2007 году ОКБ было присвоено имя его основателя — Научно-производственное предприятие «Темп» им. Ф.Короткова.

Предисловие ко 2-му изданию книги

Эта книга выходит в год 100-летия со дня рождения Федора Амосовича Короткова – создателя отечественного агрегатостроения для авиационных и ракетных двигателей, для силовых установок газоперекачивающих станций и энергоустановок.

Опытное конструкторское бюро, которое возглавил Федор Амосович сразу после его создания в 1940 году, на протяжении десятилетий было ведущим в области создания систем автоматического управления для двигателей летательных аппаратов в нашей стране. Начиная с 1940 года все двигатели военной и гражданской авиации оснащались системами регулирования и топливопитания разработки ОКБ, возглавляемого Ф.А. Коротковым. В настоящее время ОКБ носит имя своего основателя – Ф.А. Короткова.

Всматриваясь в пройденный путь нашего ОКБ, наталкиваешься на мысль о сопричастности ОКБ к жизни нашей страны:

- тяжелейшие годы Великой Отечественной войны;
- гонка вооружений в период «холодной войны»;
- снижение внимания к авиации со стороны руководства страны во второй половине 80-х годов прошлого века;
- наконец, практически полное отсутствие государственного заказа и финансовый кризис 90-х годов.

Предприятию с честью удалось выйти из трудностей переходного периода последних десятилетий, сохранив свой потенциал для восстановления своих научно-технических возможностей.

Мы – коллектив единомышленников, работающий на предприятии в значимое для

ОКБ время – столетний юбилей своего основателя, прилагаем максимум усилий, опыта и знаний для сохранения и приумножения достижений НПП «Темп» им Ф. Короткова:

- на предприятии успешно используется современная интегрированная система проектирования агрегатов на базе компьютерной техники и новейшего программного обеспечения;

- принята программа технического перевооружения производства. В цехах появилось новое, высокотехнологичное оборудование, позволяющее достигнуть высоких производительности и качества продукции;

- разработана и утверждена Научно-техническим советом ОКБ концепция развития экспериментально-исследовательского комплекса предприятия;

- в целях улучшения психологического климата в коллективе ОКБ осуществляются социальные программы.

Сохраненные и получившие дальнейшее развитие конструкторско-технологические возможности предприятия позволяют ОКБ участвовать и побеждать в тендерах на выполнение заказов как на внутреннем, так и на внешнем рынках.

Все это остается возможным благодаря нашему первому Ответственному руководителю и Главному конструктору – Федору Амосовичу Короткову, коллективу, сложившемуся при его руководстве, заложившему столь прочный фундамент флагмана авиационного агрегатостроения.

*Генеральный директор
Научно-производственного
предприятия «Темп» им. Ф. Короткова
А.Ю. Трубкин*



От автора



Милчевич П.Ч.

В последние два десятилетия российские средства массовой идеологической обработки умов, изредка говоря о величии России, как правило, в большинстве случаев имеют в виду ее просторы, леса, огромные размеры, несметные богатства Дальнего Востока, Колымы, Чукотки, Норильска, Кольского полуост-

рова, Крайнего Севера, щедрое глубинные недра Урала, Сибири, которые своим «черным» и «голубым» золотом обеспечивают и соответствующий уровень жизни стран Евросоюза, и поток нефтедолларов и сегодняшний, какой ни есть, уровень жизни России, не говоря уже об уровне жизни известных всем олигархов. Мелькают на страницах всевозможных изданий и на каналах телевидения те же олигархи, удачливые финансовые воротилы и торговцы, уголовники, чиновники и артисты различных категорий. Все эти природные богатства, а также упомянутые «герои» печатных изданий и телевизионных передач являются, конечно, неотделимой частью России и, с «торговобанковской» точки зрения являются решающими характеристиками ее величия. Однако есть в народе России и другое определение ее величия, которое часто можно услышать и в среде здравомыслящей интеллигенции, и в среде рабочей. Сводится оно к тому, что Россия велика, прежде всего, своими людьми труда, двужильными, талантливыми тружениками-созидателями, одаренными природой большой смекалкой и добротой, тяготеющими к коллективной, сборной работе, что нисколько не умаляет, а, наоборот, увеличивает богатство и красоту русской земли.

По всей вероятности, народная мудрость в этом отношении не вызывает сомнений, поэтому хотелось бы в предлагаемой читателю

книге рассказать более подробно историю одного замечательного коллектива, историю опытно-конструкторского бюро, остановиться на его почти семидесятилетней творческой деятельности в области авиационно-ракетного комплекса, полной напряженного труда и удивительных творческих успехов. О становлении, развитии и величественных достижениях этого коллектива подробно говорится почти во всех четырнадцати главах книги. Естественно, что сегодня, после пятнадцатилетнего периода, полного всевозможных зигзагов, перепадов и катастрофических спадов в российской оборонной промышленности, молодому поколению инженеров-конструкторов первой половины XXI века будет полезно побольше узнать о своих талантливых предшественниках, их удивительных достижениях в прошлом и настоящем, о замечательных руководителях подразделений, начальниках цехов и отделов, ведущих конструкторах, возглавлявших созидательный труд этого коллектива. К слову сказать, за всю многолетнюю историю нашего предприятия до 2004 г. управляли только два руководителя, что само по себе является редким случаем. Обо всех этих людях, в том числе и о двух главных конструкторах предприятия – его основателе Федоре Амосовиче Короткове и его преемнике Викторе Ивановиче Зазулове, более подробно будет рассказано в последующих разделах книги. Нельзя не отметить, что до 1962 г. наряду с ОКБ Федора Амосовича Короткова в г. Москве работало ОКБ во главе с Главным конструктором Петром Никифоровичем Тарасовым, которое также создавало топливорегулирующую аппаратуру для авиационного и ракетного комплекса. Решением правительства эти ОКБ были объединены в одно предприятие МАКБ «ТЕМП» под руководством Ф.А. Короткова. Опытно-конструкторскому бюро, которым руководил П.Н. Тарасов, творческим людям этого коллектива также посвящены отдельные страницы книги.

МАКБ «ТЕМП» под руководством Ф.А. Короткова, усиленное коллективом ОКБ П.Н. Тарасова, после объединения приступило с удвоенной энергией к решению новых стоящих перед ним задач – к созданию сложнейших систем автоматического регулирования и управления авиационных двигателей и ракет. И, как показала жизнь, с поставленной стратегической задачей того времени коллектив успешно справился. Можно попытаться охватить весь объем проделанной коллективом работы, описать все огромные успехи и достижения, попытаться дать читателю представление о колоссальном творческом труде, и не только о труде, но и о непрерывной творческой борьбе за преодоление трудностей, решение проблем, устранение ошибок, недостатков, о напряженном поиске оптимального решения поставленных задач. Можно к этому добавить попытку создать портреты этих творческих людей, плоть от плоти простых рабочих, крестьян и трудовой интеллигенции, поднявшихся до невиданных интеллектуальных высот, настоящую элиту советского общества. Описать их борьбу за спаянность, доброжелательность, дисциплину, за справедливое распределение материальных благ, взаимопомощь, борьбу против воровства, расхлябанности и пьянства, без чего не может быть выдающегося коллектива. Тогда становится ясным, что задача перед нами стояла сложная. Поэтому вполне уместно вспомнить крылатое выражение небызвестного Козьмы Пруtkова, который предупреждал, что «нельзя объять необъятное».

И тем не менее, дорогие читатели, перед вами попытка представить на ваш суд, по возможности, более полную историю достижений этого предприятия, одного из многочисленных трудовых коллективов России, которые действительно создавали, создают и будут создавать ее величие, коллектива, не дрогнувшего даже в кризисные годы конца

XX столетия. Глава XII книги посвящена драматичному периоду борьбы коллектива под руководством В.И. Зазулова за выживание в условиях кризиса и распада. Говоря об этих трагических годах, вызвавших глубокий застой и депрессию в промышленности страны, нанесших сокрушительный удар по ее оборонной промышленности, и, в частности, по нашему ОКБ – одному из ведущих предприятий в области автоматических систем управления изделиями военно-промышленного комплекса. Директор Института проблем глобализации Михаил Делягин (в недавнем прошлом советник председателя Правительства Российской Федерации) высказал следующие соображения по проблемам стагнации оборонных предприятий России: «Кое-кому кажется, что можно, на худой конец, запустить в производство бывшие заводы ВПК, где есть еще специалисты и даже оборудование. Но направьте туда миллиарды рублей, и ничего не получится, потому что заводы ВПК прошли точку распада кооперативных связей. Это такое явление, когда в силу падения производства на каком-то заводе до определенной точки другие заводы, поставляющие комплектующие, еще работают, и кооперационные связи слабеют, но еще сохраняются. Если производство падает ниже этой точки, то связи рушатся и не поддаются восстановлению. А ситуация сейчас такова, что многие российские заводы, и не только ВПК, прошли эту точку распада, и хоть сто миллиардов дайте такому предприятию, не станет оно выпускать продукцию до тех пор, пока не будут запущены и другие заводы, поставляющие для него комплектующие» («Парламентская газета», № 14, 2004 г., издание Федерального собрания Российской Федерации.)

По словам М. Делягина, нынешние экономические перекосы просто потрясают, в результате чего возник огромный разрыв между сектором, ориентированным на экспорт сырья, и всей остальной экономикой. Безум-

ные деньги вложены в добычу нефти и в ориентированную также на экспорт черную и цветную металлургию. За исключением табачной и еще некоторых отраслей, вся остальная промышленность, работавшая прежде всего на внутренние потребности, в том числе и оборонная промышленность, денег не получала. В результате экспортный сырьевой сектор развивается, а все остальные пребывают в глубоком кризисе. Об этом на конкретном примере выживания этого ОКБ в условиях лихолетья и рассказывается в XII главе книги.

Особенно хочется подчеркнуть, что данная книга не могла быть создана без активного участия целого ряда ведущих конструкторов, технологов, металлургов, испытателей, экономистов, начальников цехов, рабочих и других специалистов различных подразделений, которые своими воспоминаниями осветили многие страницы творческой работы коллектива. Поэтому автор считает своим долгом выразить искреннюю признательность С.И. Преснякову, Б.А. Вальденбергу, И.Д. Павлову, А.А. Чикову, П.К. Пономареву, Л.А. Корнеевой, В.В. Зуеву, В.В. Шевкину, Д.Н. Иванову, А.Н. Добрынину, Е.П. Молчанову, Ф.М. Мамаеву, А.Т. Кауровой, В.В. Шведскому, А.И. Жуковой, А.И. Пейсаховичу, Б.А. Буханову, К.Н. Чехрановой, В.Ф. Стрижову, В.И. Жарову, А.Н. Петрухину, К.Н. Петрову, М.В. Борисову, Ю.А. Ильюшкину, В.Н. Шаныгину, Н.З. Бондаревой, Ю.А. Горину, Ю.А. Куракину, Д.Н. Козьминской, В.В. Кураеву, А.И. Меньшову, Б.Г. Мишукову, Р.И. Вирячевой, С.Н. Ломовицкому, П.Д. Лысикову, В.М. Гельфанду, А.Е. Каленову, Ф.И. Аршавскому, А.А. Доеву, П.В. Пронину, С.И. Скотникову и всем тем товарищам, которые своими воспоминаниями и советами помогли в правдивом освещении истории предприятия. Особую благодарность выражаю моим товарищам по работе: В.И. Зазулову, А.Л. Аршавскому, Л.В. Чаплыгину, И.Д. Павлову, Ю.А. Дзарданову, Б.А. Вальденбергу, внима-

тельно прочитавшим рукопись и сделавшим полезные замечания. Выражаю благодарность сотрудникам отдела рекламы А.Я. Проказову, Д.И. Пластинину во главе с начальником отдела А.И. Пейсаховичем за изготовление фотографий для этой книги. Автору хотелось поместить в книге фотографии всех сотрудников, заслуживающих уважения за свой самоотверженный труд, но, к сожалению, по разным причинам это было невозможно. Выражаю искреннюю признательность Генеральному директору, Главному конструктору предприятия В.И. Зазулову, руководившему предприятием

более двух десятилетий, за его активную поддержку создания данного труда, инициатором которого он являлся. Также хочется поблагодарить Генерального директора и Главного конструктора предприятия А.Л. Аршавского, принявшего эстафету руководства предприятием в мае 2004 г., за большую активную помощь и оказанное внимание в процессе издания книги. Выражаю свою искреннюю благодарность заместителю Генерального директора Л.В. Чаплыгину за активное содействие в издании книги.

П.Ч. Миличевич



Глава 1

Далекое прошлое – немного истории с давних времен до 1922 г.

Если любознательный читатель посмотрит на фасад Научно-производственного предприятия НПП «ТЕМП» им. Ф. Короткова, об истории которого речь пойдет ниже, то увидит довольно приятное шестизэтажное светлое промышленное здание, скромно устроившееся почти в самом тупике улицы Правды, напротив огромного типографского комплекса, где печатаются многие московские газеты и другие издания. Производственные громады этого комплекса, разрастаясь в 60–70-х годах XX столетия, осваивая все новые и новые площади, в своем строительном размахе как буд-

в округе, но и во всей России своими достижениями. Как говорится, «мал золотник, да дорог!». Предприятие крепко стояло на ногах, на прочном фундаменте земли северной части Москвы, решало сложнейшие задачи в области создания систем автоматического управления. И прежде чем перейти к его конкретной истории, вероятно, будет полезно посвятить несколько страниц истории самой земли, на которой оно появилось.

Поднявшись на крышу одного из самых высоких зданий промышленного комплекса ОКБ, можно увидеть, что оно находится при-



1

1. Административное здание ОКБ по ул. Правды



2

2. Здание бывшего ОКБ П. Н. Тарасова на Бутырской улице

то хотели прихватить и небольшое по их меркам здание ОКБ. Однако, как оказалось, предприятие это уже было известно не только

мерно в центре неправильного четырех-угольника, в южном левом углу которого располагался Белорусский вокзал. От него на

северо-запад простирается Ленинградский проспект в газовом облаке медленно двигающейся бесконечной колонны автомобилей, а на северо-восток тянутся Новослободская и Бутырская улицы, переходящие в Дмитровское шоссе с не меньшим количеством автомобильного транспорта.

С севера четырехугольник закрывает третье автомобильное кольцо с запруженной до отказа улицей Нижняя Масловка, пока еще существующим Савеловским вокзалом, его перегруженной площадью и трехуровневым транспортным узлом развязки. Если северную границу нашего воображаемого четырехугольника передвинуть чуть-чуть на север, за территорию, где находятся более двух десятков жилых домов нашего ОКБ и серийного завода им. И.И. Румянцева, мы упремся в Большую Академическую улицу с речкой Жабенкой, правым притоком речки Лихоборки. Рассматривая с высоты птичьего полета этот выбранный нами северный кусок московской земли, мы на юге увидим Белорусский вокзал и площадь перед ним, далее на север – стадион «Динамо», Петродворец с Петровским парком, затем восточнее – Тимирязевский парк с полями сельскохозяйственной академии им. К.А. Тимирязева и вдали Ботанический сад с территорией ВВЦ. Возвращаясь по восточной стороне четырехугольника, конечно, нельзя не заметить Останкинскую телевизионную башню с прудом и парком. Потом мы увидим транспортную развязку у Савеловского вокзала и, повернув на запад по Суцевскому Валу или по Лесной улице, окажемся опять у памятника Максиму Горькому на площади Белорусского вокзала. Вся территория испещрена магистральями, улицами, переулками, тупиками и заполняющими их фасадами громадных корпусов заводов и фабрик, институтскими зданиями, комплексами жилых домов, рынками, церквями, школами, детскими садами и базарами. Повсюду тысячи людей, что-то делающих, чем-то занятых, куда-то спешащих. Вместе с невероятным количеством ма-

шин они похожи на грохочущий, фыркающий, сталкивающийся и вечно чем-то недовольный муравейник. Представленное описание может показаться типичным для Москвы – те же громады промышленных зданий, те же жилищные комплексы, такие же оазисы парков и озеленений. Так-то оно так, да не совсем так.

Если всмотреться в этот подернутый городской дымкой край и, прикрыв глаза, мысленно перелистать при этом древние летописи, духовные и договорные грамоты великих и удельных князей, старинные писцовые книги, а также ознакомиться с последней четвертью второго тысячелетия, то перед глазами возникнет удивительная история этого края, ни на что не похожая, полная человеческих радостей и трагедий, жестоких столкновений, разрушений и творческого труда людей. Для описания человеческих судеб на этой территории потребовался бы не один том. Да это и не является главной задачей нашей работы. Поэтому остановимся только на некоторых интересных моментах из истории этого края и вспомним вскользь древнейшие русские села, деревни, поселения и монастыри, сохранившиеся сейчас только в виде названий местности вокруг нашего ОКБ.

Современный турист-непоседа, оказавшийся каким-то образом в раннем Средневековье, направляясь на северо-запад по Тверской дороге (ныне Ленинградский проспект), выехав из охраняемых ворот Тверской Заставы укрепленной Москвы и оставив за собой Земляной Вал, увидел бы просматриваемые на три-четыре версты выгоны для скота, так называемые животные выпуски, сенокосы и пашенные поля, перелески и сады ближних поселений. Вдали, особенно на севере и северо-востоке, темнели мощные лесные массивы. Пройдя Тверскую-Ямскую слободу, наш турист прошел бы по угодьям, принадлежавшим Высоко-Петровскому монастырю, и остановился бы передохнуть в древнем селе Всехсвятское, известном своими прудами и

красотой речки Ходынки. Повернув на восток к Дмитровской дороге, наш путешественник прошел бы южными угодьями деревень и сел Головино, Аксинино, Михалково, Коптево. Он обошел бы озерцо в верховьях речки Жабенки (сейчас это большой пруд у Тимирязевского парка), прошелся бы сенокосами, пашенными полями села Топорково и между пустошью Лисцово (Лихоборы) и селцом Петровское-Семчино (сейчас территория Тимирязевской сельскохозяйственной академии) вышел бы на Дмитровскую дорогу. В сторону Дмитрова виднелись колокольни церквушек сел Дегунина, Бескудника, Свиблова, Олтуфьева (Алтуфьева), Медведкова. Чуть левее уходила дорога на древний Рогачев. Подустав и решив вернуться по Дмитровской дороге в Москву, наш путешественник, повернув на юг и оставив за собой Тимирязевский лес и Семчино, а справа Осташково(Останкино), Марьино, перепрыгнув через верховья речки Копытовки, протекающей через историческое село Алексеевское (Копытово), пройдя пашни и сады деревни Бутырки, спустился бы к большой низине с озерцом, превращенном крестьянами в пруд (в настоящее время это территория площади Савеловского вокзала и прекрасная трехуровневая транспортная развязка). Одолев низину и устремясь к Земляному Валу, Переславской или Тверской Заставе, он должен был бы пройти село Сущево (Сухашево, Сущевское), а там за ним одна за другой располагались Слободы – Переславская Ямская, Тверская Ямская и другие. Таким образом, мы и замкнули выбранный нами небольшой четырехугольник – малую родину нашего ОКБ и его сегодняшних и когда-то работавших сотрудников. С ближайших высоких зданий предприятия эти перечисленные бывшие древнейшие села и деревни видны невооруженным глазом.

В период феодальной раздробленности XIII–XVI веков большое количество этих земель северной части сегодняшней Москвы,

как и остальные ее окрестности, принадлежали князьям. Создавая хозяйственные села, князья заселяли их вольными поселенцами, холопами и подневольными «деловыми людьми». Такими селами и были Бутырки, Сущевское, Дегунино, Топорково, Михалково, Марьино, Алексеевское (Копытово) и другие. Села обрастали более мелкими поселениями, распашками, починками. Жившие там люди занимались хлебопашеством, огородничеством, разведением скота. Распространялось коневодство, пчеловодство, рыбководство в озерах и копанных прудах. Была развита охота на всевозможную дичь, которой изобиловали эти места. В угодьях князей на территориях Сущева, Бутырок, Напрудного знатные люди занимались модной тогда соколиной охотой.

В то время преобладали два типа землевладения: поместное и вотчинное. Поместье, как и вотчину, великие князья давали своим служилым людям в награду за верную службу и для того, чтобы они могли являться в походы и на службу с определенным количеством людей при полной экипировке. Величина дарованной земли зависела от общественного положения служивого при князе. Так, по Уложению 1649 г. боярину полагалось в действующей тогда трехпольной системе земледелия 600 четей (около 330 гектаров), окольничему – 300 четей (около 165 гектаров), думскому дьяку – 150 четей (около 82 гектаров). Поместье давалось лишь в пожизненное («по его живот») владение, без права на наследство и продажу. Вотчины же могли быть проданы или передавались по наследству. И поместья, и вотчины имели в тот период большое хозяйственное значение для жизни Москвы и ее окрестностей, так как в них производились и поставлялись продукты и фураж населению и владельцам. Однако поместья и вотчины не гарантировали надежную и спокойную жизнь самим владельцам. Зачастую великокняжеские и царские любимцы при смене

правителя в результате интриг, доносов или измены попадали в опалу, в немилость, и тогда их поместья отписывались государю или его приближенным. Такие случаи участились во времена правления Ивана Грозного, который не только лишал многих прежних владельцев поместий, но и сносил им головы. Известный в истории князь Б.В. Серебряный, образ которого был запечатлен в литературных и драматургических произведениях, владел вотчинами Топорково и Семчино, расположенными вдоль речки Жабки. Он попал как противник князей Шуйских, в опалу, и его вотчины перешли во владение князя И.А. Шуйского. Или, к примеру, древнее село Сущево было вотчиной князей Галицких. Однако, после победы великого князя Василия II Васильевича над Галицким и князьями в середине XV столетия земли их были конфискованы, отошли к великому князю, и он передал село Сущево как вотчину сыну Андрею. Говоря об исторических местах, находящихся недалеко от ОКБ, и людях, оставивших след в русской истории, можно вспомнить и такие факты. Деревня Дегунино была вотчиной великой княгини Евдокии, жены Дмитрия Донского, которая, овдовев, отдала земли своей вотчины священнослужителям для постройки белокаменного собора Рождества в память о великом сыне русского народа Дмитрии Донском и в честь победы на Куликовом поле в день Рождества 1380 г. Село Свиблово было вотчиной Федора Андреевича Свибло, одного из строителей белокаменных стен Кремля (его постройкой считается кремлевская башня — Свибловская стрельница), кроме того, он был доверенным лицом Дмитрия Донского во время его похода на Куликовскую битву. Но, как и в ряде других случаев, не обошлось без трагедии. При великом князе Василии I, сыне Дмитрия Донского, Федор Свибло и его родня оказались в опале, село Свиблово и остальная его вотчина были конфискованы и отписаны на князя.

Когда в 1322 г. великий князь Даниил Александрович, сын Александра Невского, прибыл в Москву из Владимира, он взял с собой и боярина Протасия, получившего в вотчинное владение деревни Бутыркино, Марфино, Владыкино. Сын Даниила Александровича, вошедший в историю как первый собиратель земель русских, великий князь Иван Данилович Калита, также опирался на боярина Протасия, который стал очень влиятельным боярином и тысяцким, возглавлявшим московское воинство. Однако, когда его внучатый племянник Иван Васильевич не был утвержден Дмитрием Донским тысяцким, Протасий переметнулся к врагу Дмитрия Донского в стан князя Михаила Тверского. Все родственники Протасия подверглись опале, а их вотчины, в том числе и деревня Бутырки, были конфискованы и отписаны на государя. Селение Бутырки в 1573–1574 гг. было вотчиной теперь уже боярина Протасия Юрьева, родственника первой жены Ивана Грозного, Анастасии Романовны Юрьевой. Но в 1575 г. боярин за измену был казнен. Подверглись разгрому не только его вотчина, но и двор родного брата царицы Анастасии, Никиты Романова. Бесконечные войны, княжеские усобицы, истребление многих вотчинников и безудержная опричнина к концу XVI столетия неблагоприятно отразились на жизни поселений северного края Москвы. Большинство селений стали бесхозными и пустовали.

Если к этому добавить, что начало XVII в. ознаменовалось разорением страны в период Смутного времени 1598–1613 гг. и особенно лихолетья 1610–1613 г г. с Годуновым, Лжедмитрием I, Шуйским, польскими и литовскими захватчиками, с Лжедмитрием II, катастрофическим голодом в 1601 г., многочисленными шайками оторванных от земли людей, живущих грабежами и разбоем, то не удивительно, что все это привело к полному разорению сел и деревень, сожжению церквей. Согласно указаниям в писцовых книгах того времени, стали

пустошами не только села и деревни, но и образовались многочисленные «церковные пустыные места». Сменились и владельцы вотчин и поместий.

С воцарением Михаила Федоровича, а затем Алексея Михайловича Романовых жизнь постепенно на протяжении более 60 лет входила в нормальное русло. Росло население за пределами Земляного вала, продолжали складываться слободы вдоль магистральных дорог, поселения возникали уже на основе производственного принципа или специализации занятий населения. Слободы разделялись, во-первых, на казенные – Ямская-Тверская и Переславская, во-вторых, на военные – Бутырская-Стрелецкая, Воротничья, в-третьих, на дворцовые – Напрудная, в-четвертых, на иноземческие-Немецкая, Мещанская и, наконец, в-пятых, на черные слободы и «сотни»-Дмитровская Новая, Сущевская Старая и Новая. Этими последними назывались непривилегированные поселения «черных людей», выполнявших черную работу по благоустройству города и охране порядка. К концу века в Москве насчитывалось 144 слободы, которые объединяли около 20 тысяч дворов. Между Тверской и Дмитровской дорогами, непосредственно за Земляным валом, на Ямских улицах поселились мастера Кремлевской Оружейной палаты. В 1646–1647 гг. в вотчине Романовых была построена деревянная церковь Рождества Богородицы, и Бутырки стали называться селом Рождественным «на суходоле». Оно значительно увеличилось за счет беглых посадских тяглецов, избегавших больших государевых податей, которые селились как безземельные или крестьяне, «записываясь за боярином». Село быстро росло, так как сказывалась близость разрастающейся столицы, и оно вскоре стало большим ремесленно-торговым селом. В Рождественно был размещен один из старейших регулярных полков России – Московский выборный полк, пополнявшийся отборными

московскими стрельцами (вторым был – Лефортовский полк). Поселение стало называться Бутырской слободой.

После смерти царя Алексея Михайловича начался непродолжительный, шестилетний период столкновения двух феодальных кланов, Нарышкиных и Милославских, за овладение престолом, отрицательно сказавшийся на экономическом положении страны. Правила в этот период царевна Софья Милославская, все основные помыслы которой были нацелены на то, чтобы воспрепятствовать восшествию на престол будущего правителя России Петра I. В «смутный» год Стрелецкого бунта в 1698 г., организованного ставленниками царевны Софьи и направленного против Петра I, различными обещаниями царевной был вовлечен в бунт и Бутырский полк. Сам Петр I, десятилетний мальчик, со своей матерью Натальей Нарышкиной был вынужден прятаться в селе Алексеевском, а затем в Троице-Сергиевом монастыре. После подавления бунта Петр I в селе Алексеевском принимал повинных стрельцов, умолявших его о помиловании. Наступала эпоха реформ Петра I. Слободское устройство Москвы отживало свой век. Последовала реформа, ликвидировавшая стрелецкие слободы. Княжеские подгородные села и владения бояр, населенные ремесленниками, огородниками, крестьянами-хлебопашцами, превращались в торговые пригороды, посады. Шла перекупка земель и происходило увеличение наделов, наблюдался переход от натуральных форм хозяйствования к торгово-капиталистическим.

Петр I неоднократно бывал в окрестностях сегодняшнего ОКБ. В детские годы он посещал в Петровском вотчину своего деда К.П. Нарышкина. По преданию на территории Астрадамских улиц, напротив одного из жилых комплексов нашего предприятия в сельце Астрадамово (Остроганово), был возведен летний дворец Петра и было построено несколько домиков голландского типа, что и привело к переименованию села на голландский манер.

В 1690 г. царь Петр I посещал Владыкино, а в 1704 г. после взятия Нарвы, Иван-града и Дерпта он жил в Бутырках с 6 по 19 декабря в ожидании прибытия пленников и шведских пушек, а затем триумфальным шествием вступил в Москву. Еще одно триумфальное шествие организовал Петр I в 1722 г. после Гангутской победы и успешного заключения Ништанского мирного договора. Правда, начал он свое шествие не из Бутырок, а из Всехсвятского, что тоже недалеко. Хотя и называют XVIII в. золотым веком Екатерины II, но все реформы этого периода проходили под влиянием многочисленных реформ Петра I. Началось развитие промышленности, казенных мануфактур, стекольных, бумажных заводов, паровых мельниц. На сооружение водопровода в 1779 г. было отпущено более миллиона рублей. Развитие промышленности диктовало необходимость получения рабочими начального образования. Частые пожары в Москве привели к стремительному строительству каменных построек и зданий. Размаху деятельности Екатерины II уже не соответствовали деревянные дворцы, служившие ей пристанищем во время приездов в Первопрестольную. По ее указанию и по проекту известного архитектора М. Ф. Казакова был построен в 1775–1782 гг. на землях Высоко-Петровского монастыря величественный дворец, поражающий своей нарядностью и тогдашних жителей и наших современников.

Из великих людей, посещавших наш четырехугольник, следует вспомнить и ЕР. Воронцову-Дашкову – основательницу Российской академии наук, незаурядную личность и выдающегося общественного деятеля. Она любила Михалково, упоминала о нем в своих «Записках» и не случайно путешествовала в 1769 г. по странам Европы под псевдонимом госпожи Михалковой.

В трагический период нашествия Наполеона в 1812 г. и его пятидневного (со 2 сентября по 7 октября) пребывания в Москве город сильно пострадал от пожаров. Разыг-

равшаяся 4 сентября 1812 г. буря способствовала быстрому распространению пожара, и Наполеон, покинув Кремль, переместился в Петровский дворец со своей охраной. Петровская роща, окружавшая тогда дворец, была почти полностью вырублена для устройства бивуаков. Из богатых домов пропало много ценных вещей. Во Всехсвятском и в Останкине были размещены конные отряды маршала Нея и Орнано, которые в своем паническом бегстве 11 октября потащили за собой из дворцов и церквей большое количество награбленного добра и произведений искусства. В результате пожаров в Москве сгорело 6532 из 9158 домов. В северной части Москвы особенно пострадала Суцесовско-Бутырская часть, где сгорело более 90 процентов строений.

После наполеоновского нашествия Москва стала буквально возрождаться из пепла. Однако XIX век с его плавной сменой правителей – от Николая I, Александра II, Александра III до Николая II – без кровавых междоусобиц правителей, дворцовых переворотов, с переводом царской власти в Петербург позволил Москве довольно быстро превратиться в город развитой промышленности и передового искусства, в город купцов, заводчиков, адвокатов, художников и писателей. Исчерпывающую характеристику Москве того времени дал Александр Сергеевич Пушкин. Он писал: «Москва, утратившая свой блеск аристократический, процветает в других отношениях: промышленность, сильно покровительствуемая, в ней оживилась и развилась с необыкновенною силою. Купечество богатеет и начинает селиться в палатах, покидаемых дворянством». По данным 1842 г., в Москве к этому времени уже было около 350 тыс. жителей, 472 фабрики, 142 завода и 3122 ремесленных предприятия, на которых работало 45 500 рабочих и мастеровых. Большой приток рабочей силы наблюдался после отмены крепостного права в 1861 г., и в 1897 г. число жителей перевалило за один миллион.

Резко возросли производственные мощности предприятий, число рабочих, занятых в крупной промышленности, превысило 100 тыс. человек. Стремительное промышленное развитие Москвы оказало влияние и на северную ее часть, численность населения которой достигла 200 тыс. человек. На одном Бутырском участке в начале XX в. было более 20 тыс. жителей. Бурное развитие промышленности сопровождалось высокими темпами строительства железнодорожного транспорта. В конце XIX в. завершилось строительство Московско-Виндавско(Рижско)-Рыбинской железной дороги. Она предназначалась для перевозки грузов с Волги – от Рыбинска через Москву – к балтийскому Виндавскому порту. Вскоре была построена Савеловская однопутная дорога для обеспечения бесперебойного торгового пути от Волги до Москвы. Тогда же было построено и первое одноэтажное здание Савеловского вокзала. В городе появились новые виды уличного транспорта. Сначала вошли в обиход конно-железные рельсовые дороги (с 1876 г.) как наиболее дешевый вид городского транспорта. Первая линия шла от Сретенского монастыря к Тверской заставе, затем к Петровскому парку, Бутырской заставе и далее по Дмитровской дороге к центру города. Другая, Бутырско-Иверская линия, шла от Бутырской заставы по Долгоруковской к Иверской часовне. В 1901 г. началось устройство электрической тяги, что резко увеличило количество трамвайных маршрутов. От Бутырской заставы до территории Тимирязевской академии и до Петровско-Разумовского паркового ансамбля была проложена линия с «паровым трамваем», или, как его в то время называли, «паровичком». О нем очень живописно рассказал известный писатель К.Г. Паустовский, который работал на таком трамвае кондуктором: «Маленький паровоз, похожий на самовар, был вместе с трубой запряган в коробку из железа. Он выдавал себя только детским свистком и клубами пара. Паровичок тащил за собой че-

тыре дачных вагончика». Паровичок в мозаичном исполнении сохранился на стене зала станции метро «Савеловская».

В XIX столетии парковый ансамбль Петровско-Разумовское, простиравшийся до полей Тимирязевской сельскохозяйственной академии, был также известен и как прекрасное дачное место. На одной из этих «давнишних дач», принадлежавших Апраксиным, Голицыным, Волконским, Лобковым, друзья 19 мая 1827 г. провожали в Петербург А.С. Пушкина. В апреле 1841 г. Петровский дворец посещал М.Ю. Лермонтов. В 1858 г. на даче Д.П. Нарышкина гостил писатель Александр Дюма. И в начале XX в. многие известные теперь люди отдыхали на этих просторах. На одной из дач проводил лето А.И. Куприн. У Соломенной сторожки была дача основательницы первого частного театра Анны Алексеевны Бренко, где, как вспоминал В.А. Гиляровский, собирались знаменитые московские артисты, профессора, журналисты. Бывали здесь В.А. Андреев-Бурлак, архитектор М.Н. Чичагов, А.И. Южин, А.Ф. Фортунатов, Д.Н. Прянишников и другие деятели науки и искусства. У Соломенной сторожки снимал дачу В.В. Маяковский. По аллеям парка любил побродить и молодой В.Я. Брюсов. Директор Тимирязевской сельскохозяйственной академии К.А. Рачинский дружил с Л.Н. Толстым, и сам Лев Николаевич часто приезжал туда в гости верхом или приходил пешком. С профессором сельскохозяйственной академии И.И. Иванюковым поддерживал знакомство писатель А.П. Чехов. Будучи в Ялте, он писал О.Л. Книппер-Чеховой: «Когда приеду, пойдем опять в Петровско-Разумовское».

В проектировании великолепного ансамбля Петровско-Разумовского парка участвовал известный архитектор М.Д. Быковский, а строительством всех сооружений руководил начальник Московского дворцового управления генерал А.А. Башилов. Согласно его плану, поля восточнее Петровского ансамбля

до Раздельной и Вятской улиц были разбиты на шесть продольных и четыре поперечных улицы, так называемых Башиловских улиц, с одной из которых (теперь это улица Марины Расковой) граничит совместная с серийным заводом западная территория нашего ОКБ.

В Бутырках, на быстро застраивающихся Башиловских улицах, а также на многочисленных улицах Ямского Поля жили мещане, ремесленники и рабочие, численность которых зачастую пополнялась за счет безземельных крестьян, и они, эти рабочие, составляли значительную часть населения указанной территории. Дешевая рабочая сила, как и невысокая цена земли, способствовала появлению промышленных предприятий на Вятской, Большой Бутырской, Панской и Ямских улицах (улица Правды), в Бутырском проезде (улица Масловка) и ряде переулков. Тяжелые условия труда, 11,5-часовой рабочий день объединяли рабочих в борьбе за улучшение своего положения. Историки, специализирующиеся на изучении описываемого периода, отмечали и такой факт, как широкое применение детского труда на промышленных предприятиях. Характерная особенность большинства возникающих предприятий заключалась в том, что они являлись иностранной собственностью. Таковыми были Товарищество высшей парфюмерии «А. Ралли и К», «Товарищество Баденской анилиновой и содовой фабрики», «Лионское общество прядильно-коконного

отброса в России» на Вятской улице, предприятие по производству хрусталя Арманда Дуфта, механический и электрический завод К.К. Лоша, фабрика красок И.Э. Клуге на Панской улице, механический слесарно-строительный завод М.Ф. Беккера на Большой Бутырской улице, медно-штамповальная фабрика С.Ф. Эрлиха в Бутырском переулке, глицериновый завод С.А. Германовича в Петровско-Разумовском проезде, велосипедная фабрика «Дукс» Ю.А. Меллера и табачная фабрика Габая на улицах Ямского Поля, шорно-седельная фабрика Р. Р. Циммермана, территория которого ограничивалась Бутырским проездом (улицей Масловкой), Башиловской (улицей Марины Расковой), улицей Правды и 5-й улицей Ямского Поля. История сложилась так, что именно эта территория бывшей фабрики стала в будущем территорией ОКБ и серийного завода «Знамя Революции» (ныне завода им. И. Румянцева), ведущих предприятий советского и русского авиационного и ракетного агрегатостроения, предприятий авиационных и ракетных систем автоматического управления и топливпитания.

Об истории становления, развития и об успехах нашего предприятия, неразрывно связанных с техническим прогрессом, определившим колоссальные достижения авиации и ракетостроения Советской России, и пойдет речь в последующих главах предлагаемой книги.



Глава 2

Начало. Авиапоезда и Ремвоздухмастерские. 1922 – 1931 гг.

Отремела Первая мировая война, закончились на Севере и на Дальнем Востоке нашей страны интервенция и Гражданская война. Перед народами России, теперь уже перед народами молодой Советской Республики, и в первую очередь перед русским народом, встали огромные задачи по восстановлению разрушенных войной всех отраслей народного хозяйства. Промышленные предприятия оказались без топлива и сырья, транспорт был полностью дезорганизован, резко упало производство продукции сельского хозяйства. Новая молодая власть Республики Советов направляла усилия народных масс на ускоренное восстановление промышленности и всего народного хозяйства, что было необходимо для повышения жизненного уровня людей. Наряду с основной задачей руководитель рабоче-крестьянской Советской Республики В.И. Ленин указывал, что «...Взявшись за наше мирное строительство, мы приложим все силы, чтобы это продолжалось непрерывно. В то же время, товарищи, будьте начеку, берегите обороноспособность нашей страны... как зеницу ока!..», В. И. Ленин указывал, в случае войны победит тот «у кого величайшая техника... и лучшие машины». Так понимались и ставились именно эти стратегические задачи в то далекое и трудное время. Неоднократно

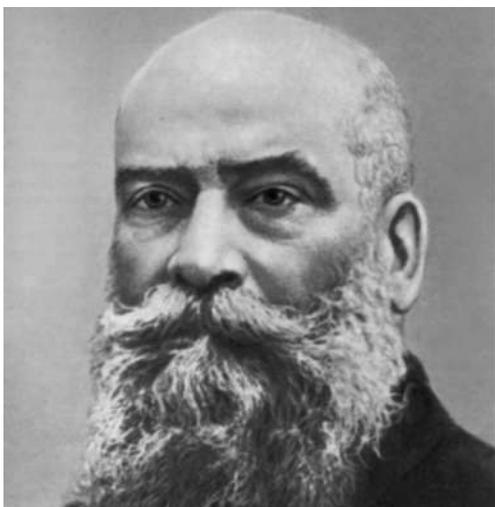
рассматривая указанные задачи и оценивая реальные возможности страны, определяя очередность их решения, В.И. Ленин подчеркивал, что «... Советская Россия должна иметь свой воздушный флот...». При этом, несмотря на разруху и огромные экономические трудности, советская власть организовала максимальное использование научных ресурсов и практических достижений России в этой области.

Огромную роль в создании фундамента будущей авиации и космонавтики сыграли выдающиеся русские ученые-первопроходцы Н.Е. Жуковский, К.Э. Циолковский, С.А. Чаплыгин, Н.И. Кибальчич, Б.С. Стечкин, талантливые конструкторы А.Ф. Можайский, А.Н. Туполев, а также бесстрашные испытатели П.Н. Нестеров, С.И. Уточкин, И.И. Сикорский, Я.И. Нагурский, М.Н. Ефимов, Б.И. Россинский и ряд других выдающихся деятелей России того времени.

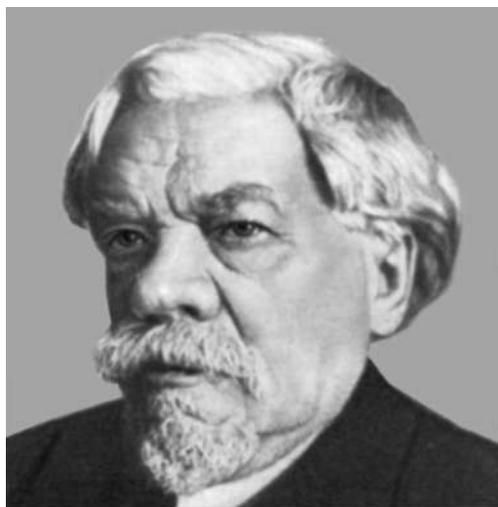
Какими реальными возможностями располагала страна в то время? Владелец уже упоминавшейся велосипедной фирмы «Дукс» на территории улиц Ямского Поля Ю.Я. Меллер успешно расширял в различных направлениях свое производство. В 1909 г. на этой фирме был создан первый самолет по типу самолета братьев Райт. В 1910 г. «Дукс» переходит на изготовление «Фарма-

нов». **На одном из первых образцов летчик С.И. Уточкин 18 августа 1910 г. совершил пробные полеты на Ходынском поле, и эта дата стала праздником – Днем авиации.** С 1911 г. в западно-европейских странах стало поощряться развитие авиации. Например, французское правительство заказало 100 самолетов заводу Блерио и 40 са-

молетов заводу Фарман. Германия, в свою очередь, ассигновала 30 млн марок на авиационные заказы своим заводам. Правительство России в 1912 г. сделало выводы и дало заказ заводам «Дукс», ПРТВ, РБВЗ на изготовление 24 самолетов типа «Фарман» и 12 самолетов типа «Блерио». В конце 1912 г. на завод РБВЗ поступил заказ на изготовление



1



2



3



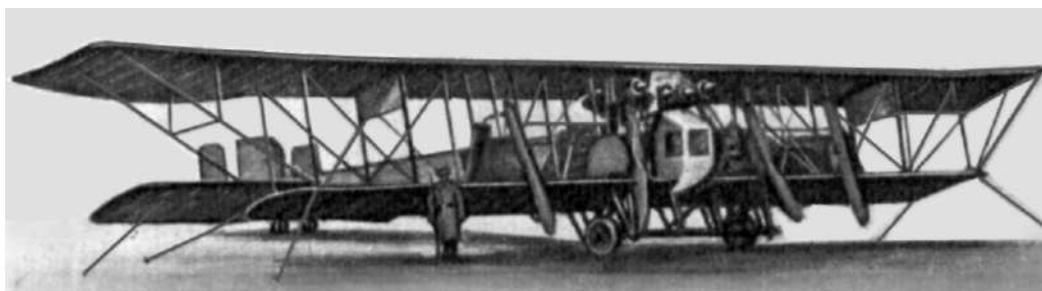
4

5

1. Жуковский Н. Е.
2. Чаплыгин С. А.
3. Циолковский К. Э.
4. Летчик С. И. Уточкин
5. Самолет Фарман № 16

32 самолетов «Илья Муромец», которые являлись первыми дальними тяжелыми бомбардировщиками. За годы Первой мировой войны Франция, Англия и США выпустили 123 447 самолетов, Германия и Италия – 62 952 самолета, Россия же за период с 1914 по 1917 г. выпустила всего 5565 самолетов типа «Фарман», «Блерио», «Вуазен», «Мо-

указанию В.И. Ленина в декабре 1918 г. в составе ВСНХ было организовано Главное управление объединенных авиационных заводов (Главкоавиа), задача которого состояла в централизованном управлении и координации деятельности имеющихся авиапредприятий, а при Главвоздухфлоте было организовано управление Промвоздух. В русской армии



1



2



3



4



5

1. Самолет Илья Муромец
2. Летчик М. Н. Ефимов
3. Летчик Л. В. Зверева
4. Летчик К. К. Арцеулов
5. Летчик П. Н. Нестеров

ран», «Ньюпор» и других... К осени 1917 г. промышленность в нашей стране остановилась, и в 1918 г. не было выпущено ни одного самолета. Необходимо отметить, что Советской России от прежних правителей досталось в наследство только небольшое количество самолетов иностранной конструкции и несколько маломощных предприятий, занимавшихся ранее сборкой самолетов, разработанных зарубежными конструкторами. По

периода Первой мировой войны и во время Гражданской войны существовали авиапоезда-мастерские, которые во фронтовых условиях ремонтировали авиамоторы и самолеты. Была организована работа 17 таких авиапоездов-мастерских. Поезд, состоящий из 30–32 вагонов, представлял собой небольшое предприятие на колесах. На этих предприятиях работали смелые, самоотверженные и знающие свое дело люди. В 1919 г.

на одном из таких поездов работал механиком, а затем и начальником С.В. Ильюшин, позже известный всему миру советский авиаконструктор.

С подобного авиапоезда под № 11 и начинается история будущего ОКБ и серийного завода имени И. Румянцева. В январе 1922 г. этот поезд прибыл в Москву. Его поставили

дить ремонт авиационных моторов типа РОН и КЛЕРЖЕ, а также ремонт мотоциклов и автомашин.

Но для этой задачи требовались помещения, где можно было бы разместить людей и оборудование, сохранить кадры и организовать работу. Так как Реввоенсовет Краснопресненского района города Москвы не мог



А. А. Барковский (в нижнем ряду в центре) с товарищами

на запасной путь Белорусского вокзала. Приказом Главного управления Рабоче-крестьянского Воздушного флота и главного начальника Воздушного флота Советской Республики от 5 февраля 1922 г. поезд был передан в ведение Промвоздуха и получил наименование Ремвоздухмастерские № 2. Затем с 4 мая 1922 г. он был переименован в Ремвоздухмастерские № 1 (РВМ № 1). В соответствии с решением управления Промвоздуха директором мастерских был назначен бывший начальник авиапоезда № 11 А.Я. Гладких, а его заместителем – бывший комиссар авиапоезда А.В. Зинкин. Перед руководителями была поставлена задача нала-

в этом деле ничем помочь, он предложил руководителям РВМ № 1 самим решать эти насущные вопросы. Тогда они обратились к личному составу авиапоезда с просьбой – поискать подходящие помещения. Бойцы, в основном молодые, энергичные люди, разошлись группами по ближайшим к Белорусскому вокзалу менее заселенным Ямским и Башиловским улицам, высматривая подходящие пустующие здания и территории. Обследовали и Бутырский проезд (улица Нижняя Масловка), который, как писала газета «Русское слово» еще в 1909 г., утопал в грязи, особенно ранней весной и дождливой осенью, а его узкая полоса про-

езда по правую сторону трамвайной колеи находилась в таком невозможном состоянии, что туда решался ездить только один водовоз, который брал с обывателя по 5 копеек за ведро. Среди деревянных домиков возвышались несколько кирпичных зданий, одно из которых, трехэтажное строение, виднелось в глубине территории, обнесенной дощатым забором. На воротах висела вывеска – шорно-седельная фабрика Циммермана. После 1917 г. в этом пустующем здании некоторое время располагалась красноармейская часть. Один из старейших ветеранов и первостроителей будущего предприятия, а тогда энергичный боец авиапоезда А.А. Барковский, в своих воспоминаниях так рассказал об этих поисках: «Шел по Нижней

Масловке и обратил внимание на открытые ворота и выезжающие из них сани с немудреным красноармейским добром – сундучками, чемоданчиками. Разговорился с часовым: «Воинская часть выезжает... Пусти посмотреть, что за помещение». Часовой сначала отнекивался, потом разрешил. Пробежал по всем этажам. Дом – лучше нечего желать! Припустился бежать к своим на Белорусский вокзал, доложил о находке начальнику поезда А.Я. Гладких и комиссару А.В. Зинкину, и втроем отправились на Нижнюю Масловку. Часового у ворот уже не было. Мы поставили своего. А на следующий день, оформив документы, начали готовиться к переезду».

Бойцы авиапоезда договорились с ямщиками, живущими недалеко на улицах Ямского Поля, и 12 февраля 1922 г. на 25 повозках все оборудование было перевезено из вагонов авиапоезда на новую, документально оформленную территорию. Теперь надо было решать вопрос с жильем, так как бойцы ходили ночевать в холодные вагоны авиапоезда. Помощи ждать было неоткуда, поэтому жилье тоже решили искать сами. Через две недели поисков удалось найти пустующий

двухэтажный дом в том же Бутырском проезде и с помощью депутата райсовета Н.Ф. Широченко оформить его в принадлежность мастерским. Когда уставшие от поисков бойцы перевезли наконец из вагонов нехитрые пожитки, обрели новое для себя теплое общежитие, жизнь их стала веселей и они с новой силой принялись за налаживание работы в мастерских. Территория мастерских оказалась огромной, обнесенной дощатым забором по 5-й и 4-й улицам Ямского Поля (улица Правды), Башиловской улице (улица Марины Расковой) и Бутырскому проезду (улица Нижняя Масловка). Это был настоящий парк, являвшийся продолжением Петровско-Разумовского ансамбля с его роскошным зеленым оформлением. Вековые дубы, тополя, клены, сосны окружали кирпичное здание, лес плотной стеной подступал к Бутырскому проезду. В сторону Белорусской железной дороги вплоть до сегодняшней улицы Правды и до Бутырского Вала простирались огороды, рощи. В здании разместили станки, подвесили трансмиссии, выверили их, подогнали приводные ремни к каждому станку, установили отводки и натяжные ролики, сбили стеллажи на складах, разложили имеющееся имущество. В бревенчатом доме устроили конюшню, в бараках оборудовали склад, поставили автомашину и мотоцикл. На все это ушло много сил и времени. Однако работа спорилась, общественная жизнь кипела, и 3 марта 1922 г. на общем собрании сотрудников был избран первый профсоюзный комитет, в состав которого вошли бывшие бойцы авиапоезда Могила, Барковский, Лавров, Аристов, Хлебников, Назаренко. Была создана и партийная ячейка, которую возглавил комиссар поезда А.В. Зинкин.

В соответствии с заданием уже к 15 марта 1922 г. были отремонтированы первые моторы типа РОН. Испытание мотора стало для сотрудников мастерских большим событием и праздником – все вышли во двор посмотреть на долгожданный запуск в новых усло-

виях. По распоряжению Промвоздуха 4 мая 1922 г. в Ремвоздухмастерские №1 влились Аэрофотомеханические мастерские, специализирующиеся на ремонте авиационной фотоаппаратуры. РВМ № 1 пополнились замечательными специалистами – слесарями, токарями, фрезеровщиками, краснодеревщиками и другими рабочими высокой квалификации, которые на простом оборудовании выполняли разнообразные сложные задания. Постепенно в мастерских к концу года сложились три главных отдела по направлениям работы: авиаотдел по ремонту двигателей, фотоотдел по ремонту и изготовлению новых аппаратов и оптикоотдел по реставрации объективов и оптических приборов. В 1923 г. мастерские успешно справлялись с заданиями и заказами управления Промвоздуха и ВВС.

Однако, в связи с тем, что в Советской Республике стала осуществляться новая экономическая политика (НЭП), для коллектива РВМ № 1 в 1924 г. наступили тяжелые времена. Решением Промвоздуха был прекращен ремонт устаревших авиамоторов, на всех предприятиях резко сократился объем работ. Ремонт других типов моторов и фотоимущества в мастерских был признан дорогим ввиду непригодности производства. Предприятию было предложено выполнять в мастерской посторонние заказы. И коллектив взялся за выполнение частных заказов от гражданских организаций и учреждений. Сотрудники понимали, что сохранение мастерских в условиях безработицы было жизненно важно для них всех, и они сделали все возможное, чтобы повысить производительность труда, снизить себестоимость продукции, иначе мастерские не выдержали бы и не победили бы в конкурентной борьбе с частнокапиталистическими предприятиями, возникавшими как грибы после дождя в период НЭПа. Было принято решение снизить расценки на свою продукцию и уменьшить зарплату каждого работника, чтобы при сокращенном фонде

зарплаты сохранить состав сотрудников. Тем не менее количество работающих было сокращено. Из 223 сотрудников, работавших в 1923 г., в конце 1924 г. сохранился только костяк из 96 человек. Было очень трудно, приходилось изготавливать самую разнообразную продукцию – от различных приборов до дверных замков. Мастерские совершенствовали свое производство, постепенно справляясь с трудностями. Заказы выполнялись быстро и качественно. Ветеран предприятия А.А. Барковский в своих воспоминаниях писал: «Мы перестали бояться конкуренции, чувствовали себя победителями в этой экономической схватке с частниками, работали уверенно, без промахов». Мастерские стали прибыльным предприятием, росла зарплата, приобреталось новое оборудование. По числу заказов в 1927 г. РВМ № 1 вышли на второе место среди предприятий Промвоздуха. Начали поступать заказы от Управления ВВС и Авиатреста на ремонт различного оборудования, в том числе и на весь ремонт электроимущества РККА. В том же году поступил заказ на выпуск учебных бетонных авиабомб и на изготовление динамомашин иностранных марок для самолетов. Со временем встал вопрос о создании и производстве отечественных динамомашин. Эта сложная задача была решена прикрепленным к РВМ № 1 инженером А.И. Коваленковым в содружестве с мастером А.С. Кочедниковым, и вскоре вместо американских ДЕЛЬКО и французских «Барбье-Бенаро», в мастерских стали выпускать отечественные динамомшины ДМ и ДОС.

Решения XV съезда ВКП(б) и вслед за ним постановление Политбюро ЦК ВКП(б) от 15 июля 1929 г. имели решающее значение для развития авиационной промышленности, скорейшего создания отечественных самолетов, моторов и приборов и их серийного изготовления. Ставилась задача постепенно прекратить закупки самолетов, моторов и приборов за границей. Широким фронтом развернулось строительство новых авиапред-

приятий, реконструировались и старые мастерские. Отразилось это и на РВМ № 1, которые в июле 1928 г. были преобразованы в номерное предприятие. Оно в августе 1929 г. было передано в Авиатрест, реорганизованный в Главное управление авиационной промышленности. Предприятие стало гражданским, но продолжало выполнять и заказы ВВС, и частные заказы. В специально организованном цехе увеличилось производство отечественных динамомашин ДОС-1, предназначенных для оснащения самолетов. Серийно выпускался фотоаппарат «Потте-1». Радиоцех освоил выпуск детекторных приемников. Был налажен массовый выпуск учебных бетонных бомб. Большое внимание в стране начало уделяться подготовке высококвалифицированных специалистов. В 1930 г. был открыт Московский авиационный институт. На его вечернее отделение предприятие направило для обучения 17 сотрудников.

В соответствии с решением Советского правительства о направлении в промышленность молодых специалистов с высшим образованием на наше предприятие пришли С.М. Жегалкин, Д.П. Науменко, Ю.А. Некрасов, Б.Ф. Воронов и другие инженеры, которые составили вместе с С.Д. Николаевым и чертежниками Г.М. Морозкиным и Н.Н. Тихомировым первую конструкторскую группу. Одна из ее основных задач была разработка отечественных изделий. Конструкторскую группу с технологами возглавил А.А. Барковский.

К концу 1929 г. на предприятии насчитывалось более 250 человек, которые успешно справлялись с производственными задачами. Коллективу было уже по плечу взяться за решение и выполнение более ответственных и сложных задач. Однако в наступившем 1930 г. ему пришлось решать внезапно возникшую проблему и отстаивать свое право на перспективное развитие.