

**ОТ СОХИ
ДО СВЕРХЗВУКОВЫХ
И КОСМИЧЕСКИХ
ПОЛЕТОВ**





Триумф
созидателей.
История рождения,
становления
и достижений
авиационного
предприятия
России
МАКБ «ТЕМП» – НПП «ЭГА»

Предраг Миличевич

**ОТ СОХИ
ДО СВЕРХЗВУКОВЫХ
И КОСМИЧЕСКИХ
ПОЛЕТОВ**



ВЕСЬ
МИР

ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва 2006

УДК 629.7
ББК 39.55
М60

Научный редактор
доцент МАИ, кандидат технических наук *Миличевич Ю. И.*

Редактор *Чепыгова Г. Н.*

Миличевич П. Ч.

М60 От сохи до сверхзвуковых и космических полетов / П. Ч. Миличевич. – М.:Издательство «Весь Мир», 2006. – 336 с.

ISBN 5-7777-0361-5

Книга содержит богатый материал из истории рождения, становления и величайших достижений НПП «ЭГА», 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

Оглавление

Предисловие	6	
От автора	9	
Глава 1	Далекое прошлое – немного истории с давних времен до 1922 г.	13
Глава 2	Начало. Авиапоезда и Ремвоздухмастерские. 1922–1931 гг.	21
Глава 3	Зарождение авиационного агрегатостроения в Советском Союзе. 1931–1934 гг.	28
Глава 4	Переход на выпуск самолетов, моторов и карбюраторов отечественного производства. 1934–1939 гг.	31
Глава 5	Проблемы карбюраторостроения. Новые требования жизни и принятие принципиальных решений по разделению опытного и серийного производства. Рост количества новых конструкторских разработок. 1939–1941 гг.	39
Глава 6	Великая Отечественная война. Все для фронта, все для Победы! 1941–1945 гг.	45
Глава 7	Новая ступень в развитии авиации. Переход на реактивную технику. 1945–1950 гг.	64
Глава 8	Создание отечественных систем топливпитания и регулирования реактивных двигателей. 1950–1960 гг.	72
Глава 9	Объединение двух ОКБ. Совместная работа по совершенствованию и дальнейшему развитию систем автоматического регулирования и топливпитания реактивных и ракетных двигателей. 1960–1963 гг.	92
Глава 10	Весомый вклад предприятия в расцвет советской авиации. 1963–1970 гг.	114
Глава 11	Вершины развития советской авиации, ракетостроения и систем автоматического управления. Торжество созидателей. 1970–1990 гг.	131
Глава 12	Удар, которого не ждали. Кризис ВПК. Полное прекращение госзаказов. Поиски выхода из кризиса. 1990–2004 гг.	165
Глава 13	Быт и отдых. Социальные условия жизни	175
Глава 14	Руководители и ветераны предприятия НПП «ЭГА» рассказывают...	182
Глава 15	Историю делают люди	312
Литература		335



Предисловие



*Генеральный директор – Главный конструктор
НПП «ЭГА» Аршавский А. Л.*

Уважаемые читатели! 65 лет назад быстро развивавшаяся советская авиация нуждалась в новых конструктивных разработках систем топливопитания двигателей, которые бы соответствовали растущим техническим требованиям своего времени. Также необходимо бы-

ло обеспечить их массовое и качественное изготовление, учитывающее специфику серийного производства. Решением правительства в июле 1940 г. агрегатный завод № 33 был разделен на два самостоятельных предприятия – Опытно-конструкторское бюро № 33 (ОКБ № 33) и серийный агрегатный завод № 33.

ОКБ № 33, впоследствии предприятие МАКБ «Темп», возглавил Главный конструктор Федор Амосович Коротков, в дальнейшем выдающийся организатор опытно-конструкторских разработок, патриарх авиационного агрегатостроения страны, прославленный создатель систем автоматического управления реактивных двигателей и ракетных комплексов, воспитатель нескольких поколений талантливых конструкторов, технологов, производственников и испытателей. В 1984 г. эстафету управления предприятием Ф.А. Коротков передал своему воспитаннику В.И. Зазулову, который руководил предприятием (с 1991 г. под названием НПП «ЭГА») в течение последующих 20 лет. Вторым предприятием стал известный ныне серийный завод им. И.И. Румянцева, который в 1940 г. возглавил талантливый организатор серийного производства А.Г. Солдатов, а в 1963 г. И.И. Румянцев, выдающийся деятель оборонной промышленности, чье имя сейчас носит завод.

За эти годы предприятие НПП «ЭГА» прошло непростой путь своего развития – начинало оно свою деятельность с созда-

ния ряда высококачественных карбюраторов поршневых двигателей, а потом стало разрабатывать и выпускать сложнейшие электронно-гидравлические системы управления и топливопитания реактивных двигателей для современных самолетов и ракетных комплексов. Заложенные традиции в его коллективе, традиции самоотверженного труда, дисциплины, взаимовыручки, постоянного роста профессионализма, преемственности поколений позволили предприятию высоко держать свою марку в предвоенные годы, в годы военного лихолетья, в период послевоенного восстановления и добиться выдающихся результатов в области высоких технологий создания систем управления для авиации, ракетостроения, космонавтики, газоперекачивающих станций.

Показательны, в частности, такие факты. Во время Великой Отечественной войны все отечественные боевые самолеты – прославленные истребители, штурмовики, бомбардировщики – летали на двигателях, оснащенных карбюраторами, разработанными ОКБ № 33. В 1950–1990 гг. лучшие военные и гражданские самолеты были оснащены системами автоматического управления, разработанными нашим предприятием. Наш коллектив внес свой вклад в создание знаменитого «Бурана», ракетного комплекса Н-1 и ряда других объектов оборонной промышленности. В 70-е годы XX в. в стране возникла острая необходимость в мощных и надежных газоперекачивающих комплексах для внутренних и международных газопроводов. Решение задачи создания систем автоматического управления двигателей для газоперекачивающих станций было поручено нашему предприятию, и оно успешно справилось с поставленной задачей. Разработанные системы автоматического управления надежно эксплуатируются на всех газоперекачивающих станциях страны и за рубежом, в различных климатических условиях.

Несмотря на большие экономические трудности последних пятнадцати лет, предприятию удалось преодолеть серьезные кризисные явления и сохранить костяк коллектива, развернуть определенный фронт работ в основном за счет развития международных связей и выполнения зарубежных заказов. Мы с надеждой восприняли заявление Президента Российской Федерации В.В. Путина о том, что дальнейшее развитие авиации является стратегическим направлением оборонной промышленности страны, поэтому мы не без оптимизма смотрим в будущее.

Предлагаемая книга охватывает весь период деятельности НПП «ЭГА», неразрывно связанный с развитием отечественной авиации и ракетостроения. Как неоднократно отмечается в книге, главной ценностью нашего предприятия являются высококвалифицированные кадры. Более 1500 работников НПП «ЭГА» награждены государственными наградами – орденами и медалями за свой доблестный труд и создание сложнейших образцов авиационной и ракетной техники. 136 наших сотрудников являются изобретателями СССР. Кроме того, многие из них удостоены высоких званий «Заслуженный деятель науки и техники», «Заслуженный машиностроитель», «Почетный авиастроитель», «Заслуженный изобретатель СССР», «Ветеран труда». Книга написана участником Великой Отечественной войны, одним из старейших сотрудников ОКБ П.Н. Тарасова, МАКБ «ТЕМП», НПП «ЭГА», работавшим многие годы ведущим конструктором, начальником базового отдела стандартизации и унификации, выпускником ф-та авиадвигателей МАИ Миличевичем Предрагом Чедомировичем. Являясь членом Союза журналистов России, Генеральным секретарем по международным связям Международного Союза Славянских журналистов, автором ряда книг, более сотни статей, П.Ч. Миличевич при написании этого труда использовал многочисленные архивные ма-

териалы, а также собранные им воспоминания заслуженных ветеранов предприятия.

Главная задача книги, которую ставил перед собой автор – сохранить для будущих поколений память о замечательных тружениках НПП «ЭГА», их достижениях в области авиации, ракетостроения и космонавтики, о тех людях, которые создавали наш граждан-

ский и военный воздушный флот, кто своим беззаветным трудом укреплял обороноспособность и могущество страны.

*А.Л. Аршавский,
Генеральный директор—
Главный конструктор,
НПП «ЭГА»*



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 полу-

острова, Крайнего Севера, а также щедрые 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, удачные 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, соборной работе, что несколько 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

лю книгу рассказать более подробно историю одного замечательного коллектива, историю опытно-конструкторского бюро, в настоящее время НПП «ЭГА», 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 коллектива НПП «ЭГА» подробно говорится почти во всех четырнадцати главах книги. Естественно, что сегодня, после пятнадцатилетнего периода, полного всевозможных безграмотных зигзагов, перепадов и катастрофических спадов в российской оборонной промышленности, молодому поколению инженеров-конструкторов первой половины XXI столетия 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 предприятия НПП «ЭГА» 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 создавало также топливрегулирующую аппаратуру для авиационного и ракетного комплекса. Решением правительства эти ОКБ были объединены в одно предприятие МАКБ «ТЕМП» (впоследствии НПП «ЭГА») 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 небезызвестного Козьмы Пруткина, 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 предприятия НПП «ЭГА», одного из многочисленных трудовых коллективов России, которые действительно создавали, со-

здают 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 НПП «ЭГА» – одному из ведущих предприятий в области автоматических систем управления 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. Безумные 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 НПП «ЭГА» в условиях лихолетья и рассказывает 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.И. Буханову, 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. Калену, 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, внимательно 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 нового 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 электронно-гидравлического предприятия НПП «ЭГА», об истории которого речь пойдет ниже, то увидит довольно приятное шестиэтажное 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

было известно не только 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 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 НПП «ЭГА», можно увидеть, что оно находится



1. Административное здание НПП «ЭГА» по ул. Правды

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

размахе как будто хотели прихватить и небольшое по их меркам здание НПП «ЭГА». Однако, как оказалось, предприятие это уже

ся примерно в центре неправильного четырехугольника, в южном левом углу которого расположился 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 трехэтажным транспортным узлом развязки. Если северную границу нашего воображаемого четырехугольника передвинуть чуть-чуть на север, за территорию, где находятся более двух десятков жилых домов предприятия НПП «ЭГА» и нашего серийного завода им. И.И. Румянцева, мы упремся в Большую Академическую улицу с речкой Жабкой, 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.Н. 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 Суцьевскому Валу или по Лесной улице, окажемся опять у памятника Максиму Горькому на площади Белорусского вокзала. Вся территория испещрена магистралями, 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 машин 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 предприятия НПП «ЭГА».

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 Жабки (сейчас это большой пруд у Тимирязевского парка), прошелся бы сенокосами, пашенными полями села Топорково и между пустошью Лисцово (Лихоборы) и сельцом Петровское-Семчино (сейчас территория Тимирязевской сельскохозяйственной академии) вышел бы на Дмитровскую дорогу. В сторону Дмитрова виднелись колокольни церквушек сел Дегунина, Бескудникава, 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 (Сухацево, 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 предприятия «ЭГА» 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 копаных 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), окольниковому – 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 ре-

зультате 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 предприятия НПП «ЭГА», 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 гг. 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 неудивительно, 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 пустотные 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 предприятия НПП «ЭГА». 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 гол-

ландский манер. В 1690 г. царь Петр I посетил 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 Ништадтского 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 Е.Р. 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 пятинедельного (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 1860 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 запрятан в коробку из железа. Он выдавал себя только детским свистком и клубами пара. Паровичок тащил за собой

четыре 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, друзьями 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 ан-

самбля 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 предприятия НПП «ЭГА».

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 пря-

дильно-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 НПП «ЭГА» 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 топливопитания.

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