

ЗАГАДКА



ГОДА

ВАЛЕНТИН СИМОНЕНКОВ

«ШАРАШКИ»

Инновационный
проект Сталина

Загадка 1937 года

Валентин Симоненков

**«Шарашки». Инновационный
проект Сталина**

«Алисторус»

2011

Симоненков В. И.

«Шарашки». Инновационный проект Сталина /
В. И. Симоненков — «Алисторус», 2011 — (Загадка 1937 года)

ISBN 978-5-699-51049-8

«Президент В. Путин, создавая базарный капитализм в России в угоду нефтяным и газовым олигархам, за восьмилетний период своего правления использовал основные средства страны на рытье траншей и прокладку труб, развалив при этом научно-промышленный потенциал России до позорного состояния – до одного из последних мест в мире. Понимая гибельность для России подобного пути, президент Медведев предпринял попытку по возрождению научно-технического могущества России путем создания инновационного центра „Сколково“...»

ISBN 978-5-699-51049-8

© Симоненков В. И., 2011

© Алисторус, 2011

Содержание

Вместо предисловия. Почему нужно изучать опыт сталинских шарашек?	5
ОГПУ как колыбель шарашек	7
Шарашки перед войной и в годы Великой Отечественной войны	9
Конец ознакомительного фрагмента.	15

В. Симоненков

Шарашки – инновационный проект Сталина

Вместо предисловия. Почему нужно изучать опыт сталинских шарашек?

Президент В. Путин, создавая базарный капитализм в России в угоду нефтяным и газовым олигархам, за восьмилетний период своего правления использовал основные средства страны на рытье траншей и прокладку труб, развалив при этом научно-промышленный потенциал России до позорного состояния – до одного из последних мест в мире.

Понимая гибельность для России подобного пути, президент Медведев предпринял попытку по возрождению научно-технического могущества России путем создания инновационного центра «Сколково».

Для использования последних мировых достижений в области науки и техники, Медведев наметил привлечь на работу в «Сколково» крупнейших зарубежных ученых.

Фактически, президент Медведев пытается повторить идею Сталина, который для формирования научно-технического перевооружения страны, создавал научно-исследовательские центры, которые получили названия – «шарашки».

Вначале «шарашки» представляли небольшие коллективы ученых, осужденных по 58 ст. УК СССР. После победы над Германией службы НКВД переселили в сталинские шарашки всех немецких ученых и крупных специалистов, которых только смогли выловить. В 50-е годы многие сталинские шарашки превратились в крупнейшие моногорода с закрытой инфраструктурой.

В медведевской опытной шарашке «Сколково» будут работать 30–40 тыс. специалистов с зарплатой около 2 миллионов рублей в год. Для реализации проекта потребуется 180–200 млрд. рублей. Спикер Госдумы Борис Грызлов заявил: «Инновационный центр «Сколково» должен стать пробным, а впоследствии, такие центры могут появиться по всей стране». Похоже на то, что государственный бюджет превратится в священную корову для медведевских шарашек.

Медведев приглашал работать в Сколково двух молодых лауреатов Нобелевской премии, работающих в Англии – россиян Андрея Гейма и Константина Новоселова, но те отказались, считая бесперспективной медведевскую затею.

Зато идею Медведева о необходимости создания российской «Силиконовой долины» подхватил украинско-российский миллиардер Вексельберг, который с удовольствием согласился распоряжаться Российским финансовым фондом «Сколково». С не меньшим удовольствием присоединился к кормушке «Сколково» и генеральный директор «Роснано» Чубайс.

Какие для России будут результаты от деятельности Чубайса и Вексельберга только одному богу известно, а налогоплательщикам придется реально расплачиваться, затягивая пояса потуже.

Возможно, Медведев и создаст шарашку Сколково, но путинской системе она нужна, как пятое колесо в телеге. Государственная система Ельцина – Путина в форме базарного капитализма – это кормушка для различного рода олигархов: банковская деятельность, страховые компании, торговля и т. п., жонглирующих финансовыми потоками. Ни одного нового промышленного гиганта в России этими аферистами не построено, а существующие предприятия

они используют на износ, высасывая из них все, что только возможно, и переправляя вырученные средства за границу. Вкладывать деньги в новые технологии для них нет смысла.

Тем более необходимо изучение опыта Сталина в этом деле, но по указанию Путина 25.07.06 г. был издан приказ Минкультуры, МВД и ФСБ РФ за № 375/584/352, ужесточивший запрет на доступ независимых исследователей к секретным архивным фондам о репрессиях сталинского периода.

Только в 2009–2010 гг. под давлением международных структур с части архивных фондов были сняты грифы секретности, что позволило автору изучить доступные материалы о шарашках в архивах ГАРФ, РГАЭ, РГАНТД и АП РФ.

Документы архивов показывают, как пытался Сталин, в условиях ограниченных ресурсов, превратить Россию в могучую научно-индустриальную державу.

ОГПУ как колыбель шарашек

Для наведения порядка в послереволюционной разрухе России, решением Президиума ВЧК от 21.01.21 г. было создано экономическое управление (ЭКУ). На первом этапе работы ЭКУ Дзержинский возлагал на него только информационные функции о работе хозяйственных органов, а аресты и дознание за другими службами ВЧК.

Решением Коллегии ГПУ от 20 июля 1922 г. начальником ЭКУ был назначен Зиновий Борисович (Борухович) Кацнельсон. Период правления З.Б. Кацнельсона характеризовался постоянными изменениями структуры ЭКУ и основных задач. 24.02.26 г. начальником ЭКУ ОГПУ СССР был назначен Прокофьев Георгий Евгеньевич. Приказом по ОГПУ № 144/51 от 17.07.26 г., основные усилия ЭКУ ОГПУ были направлены на обслуживание заводов военной промышленности. (АП РФ Ф. 3. Оп. 58. Д. 3.).

15.05.30 г. заместитель председателя ОГПУ Генрих Ягода подписывает у председателя ВСНХ Валериана Куйбышева циркуляр, которым, на правительственном уровне, узакониваются Особые конструкторские бюро (ОКБ) ОГПУ:

«Использовать вредителей... таким образом, чтобы работа их проходила главным образом в помещении органов ОГПУ».

Для выполнения работ по совершенствованию структуры ЭКУ, В.Р. Менжинский 11.02.31 г. просит Сталина вернуть в центральную структуру ЭКУ Льва Григорьевича Миронова, направленного в 1926 г. Полномочным представителем ЭКУ в Средней Азии.

Приказом ОГПУ № 160/96 от 1 апреля 1931 г. заместителем начальника ЭКУ Г.Е. Прокофьева назначается Л.Г. Миронов. Этим же приказом в составе ЭКУ ОГПУ организуется 5-е Специально-Техническое Отделение по использованию осужденных специалистов.

Это день следует считать днем рождения шарашек.

10 августа 1931 года Политбюро ЦК ВКП(б) утверждает Миронова Л.Г. начальником ЭКУ ОГПУ СССР. Возвращенный в центр и, назначенный руководителем Центрального ЭКУ НКВД СССР, Миронов направил все усилия по созданию тюрем-шарашек в большинстве крупных промышленных центров России. Его чрезмерное рвение в работе привело к тому, что в правительство стало поступать много жалоб от ученых и специалистов на необоснованность их ареста и помещения в тюрьмы-шарашки.

Реагируя на письма трудящихся, 28.08.31 г. Серго Орджоникидзе направил Председателю Высшего Совета Народного Хозяйства Л.М. Кагановичу письмо следующего содержания: (АП РФ Ф. 3. Оп. 58. Д. 142).

«До сих пор в ряде мест у местных органов ГПУ имеются свои проектные и конструкторские бюро (в Баку, Ростове, Ленинграде, Новосибирске, Москве, Урале, Харькове и т. д.) в которых работают арестованные инженеры. Я думаю, что в настоящее время такое использование инженеров нецелесообразно.

Мы освободили значительное количество специалистов.), надо освободить и остальных, конечно, за исключением особо злостных и ликвидировать все существующие проектные и конструкторские бюро при ОГПУ, передав их промышленности».

В свою очередь, Секретариат коллегии ОГПУ 7.09.31 г. направил Кагановичу Письмо. (АП РФ Ф. 3. Оп. 58. Д. 142), в котором доказывал невозможность ликвидации шарашек и освобождении специалистов, находящихся в Конструкторских Бюро при ОГПУ в Москве, Ленинграде, Зап. Сибири в Ростове на Дону и других городах.

В письме Миронов перечислил контингенты заключенных, которые в Конструкторских Бюро при ОГПУ, работают над созданием технических средств, способных в значительной степени повысить обороноспособность СССР:

Шпионов 74
Террористов 9
Руководит. вред. организаций 98
Диверсантов 44
Членов промпартий 14
Активных к/революционеров 184
Подследственных 160.

Разве можно их использовать без присмотра служб ОГПУ...

Возможно, что в работе начальника ЭКУ Миронова Л.Г. по созданию тюрем-шарашек были определенные перегибы, поскольку, в связи очередным поворотом в сталинской политике, Миронов за свое чрезмерное рвение в работе по организации шарашек, 1.07.37 г. был осужден к ВМН и расстрелян 29.08.38 г.

Аналогичная судьба постигла столь же фанатичного его первого заместителя Горянова-Горного (Бенковича) Анатолия Георгиевича. Возглавивший организацию центрального конструкторского бюро на авиазаводе № 39, он в Бутырской тюрьме оборудовал несколько камер чертежными досками и другими необходимыми чертежными принадлежностями, создав около 200 рабочих мест для конструкторов.

Чтобы заполнить «вакансии» создаваемой шарашки, было арестовано более 200 ученых, полтора десятка членов и членов-корреспондентов Академии наук, более двух десятков докторов наук и профессоров, а также значительное количество рабочих авиастроения.

Анатолий Горянов был признан «врагом народа» следом за Львом Мироновым 23.07.37 г. и расстрелян 27.10.37 г. по приговору ВК ВС СССР с лишением всех наград и почестей.

Шарашки перед войной и в годы Великой Отечественной войны

В 1939 г. идею «шарашек» значительно развил новый руководитель НКВД СССР Лаврентий Павлович Берия. В своем спецсообщении Сталину № 2561/б от 04.07.1939 г. он отмечал, что следствие по делам арестованных специалистов приостановлено еще в 1938 г., и они без приговоров содержатся под стражей на положении следственных. Представляется целесообразным использовать их труд в Особых технических бюро (ОТБ). В первую очередь предлагалось создать ОТБ по проектированию самолетов и ОТБ проектирования двигателей для этих самолетов. (АП РФ. Ф. 3. Оп. 58. Д. 142. Л. 84–86.)

На документе резолюция: «Т-щу Берия. Согласен. И. Сталин».

Предпочтение, отданное специалистам по самолетостроению, для создания опытных ОТБ определялось настойчивыми усилиями заместителя начальника ВВС РККА командарм II ранга Яков Иванович Алксниса, который еще в начале 1930-х гг. говорил, что арестовывая специалистов, ОГПУ является могильщиком авиации Советского Союза. Назрела насущная необходимость, вместо отправки таких специалистов на лесоповал, привлечь их к практической деятельности по самолетостроению.

В результате в 1930 г. в Бутырской тюрьме из заключенных было создано два КБ: Конструкторское бюро двигателей под руководством Стечкина и «Особое конструкторское бюро» ОТБ-39 ОГПУ самолетостроителей. Позже оно получило название ЦКБ-39 ОГПУ.

По указанию Алксниса, в недрах ВВС РККА было подготовлено техническое задание на проектирование истребителя, не уступающего по характеристикам лучшим зарубежным образцам. Для руководства созданием этого истребителя в тюрьмах были подобраны два конструктора самой высшей квалификации: авиаконструктор Николай Николаевич Поликарпов и Дмитрий Павлович Григорович.

Для реализации проектных и опытно-конструкторских работ набрали пару десятков авиаконструкторов, среди которых были будущие светила авиационной промышленности: Б. Ф. Гончаров, И. М. Косткин, П. М. Крейсон, А. В. Надашкевич и В. Л. Корвин.

Когда конструкторы дошли до детализовки, то их перевели в ангар № 7 на территории завода № 39 – бывшего завода «Авиароботник», позже получившего имя В.Р. Менжинского; в честь председателя ОГПУ В.Р. Менжинского. Ангар был разделен перегородкой на две части: в одной находилась жилая зона, в другой – конструкторское бюро. Как и положено, охранялось это сооружение сотрудниками ОГПУ, как внутренняя тюрьма (ВТ-11).

К этому времени коллектив заключенных ОТБ-39 ОГПУ насчитывал 316 специалистов. В случае удачного завершения работ заключенным обещали амнистию. И они работали на пределе своих возможностей. На создание проекта истребителя и изготовление его опытного образца заключенные потратили всего 3 месяца, и 29 апреля 1930 года он впервые был испытан в воздухе. На его фюзеляже большими буквами было обозначено название самолета «ВТ», что означало Внутренняя Тюрьма.

Пока испытывали первый экземпляр истребителя, были изготовлены еще два самолета, которые были названы «Клим Ворошилов» и «Подарок XVI партсъезду».

Испытания истребителя показали, что он по маневренности и вооружению был одним из лучших самолетов в мире. В результате, еще до завершения испытаний истребитель И-5 был запущен в серию. Всего было выпущено более 800 истребителей этой модели.

Разумеется, за 3 месяца создать с нуля боевой самолет практически невозможно, но фактически он был создан. Определяющим этого феномена следует считать многие факторы, способствовавшие этому мировому рекорду. Во-первых, был использован эскизный проект

истребителя, созданный Григоровичем, еще до ареста, который гениальный конструктор вынашивал с 1927 г. и воплотил в этом проекте свои мечты и свою душу. Во-вторых, начальник ВВС Алкснис достал «из-под земли», необходимые авиадвигатели модели Бристоль «Юпитер-VII» французской фирмы «Гном-Рон». В-третьих, сотрудники НКВД обеспечивали незамедлительно коллектив заключенных необходимыми материалами.

В июле были завершены испытания истребителя «И-5» и, службы ОГПУ решили продемонстрировать свое детище Сталину, Ворошилову и Орджоникидзе. Демонстрация производилась летчиком Валерием Чкаловым, который на пределе крайнего риска проделывал невероятные пируэты.

Сталин был в восторге и специально поехал Бутырскую тюрьму, чтобы лично познакомиться с авиаконструктором Николаем Николаевичем Поликарповым. Коллегия ОГПУ постановила: приговор в отношении Поликарпова считать условным. Его освободили из-под стражи, а в 1937 г. он был избран депутатом Верховного Совета СССР и позже получил высшие правительственные награды: Героя социалистического труда и две Государственные премии.

* * *

В 1938 году, согласно приказа № 226сс ОБ СНК и приказа НКВД № 00641, в Бутырской, Лефортовской и Таганской тюрьмах были сформированы группы конструкторов В.М. Петлякова и В.М. Мясищева, а также группа аэродинамики и расчетов. Всех их разместили в поселке Болшево Московской области, в бараках бывшей колонии для малолетних преступников с высоким забором по периметру. Учреждению был присвоен шифр СТО (спецтехотдел НКВД).

Петлякову было дано задание создать двухмоторный высотный истребитель. Коллектив КБ создал истребитель под именем «100» (сотка), но опыт советско-финской войны показал, что армии необходимы пикирующие бомбардировщики.

Глава ведомства НКВД Л.П. Берия поставил перед коллективом КБ Петлякова новую задачу – превратить проект истребителя в проект пикирующего бомбардировщика, пообещав освобождение всем заключенным участвующим в данной работе.

Срок был дан всего полтора месяца. Петляков в течение нескольких дней сделал макет. Из ОКБ Яковлева, Ильюшина, Архангельского и других КБ, Петлякову передали около 300 человек.

В срочном порядке выпускались рабочие чертежи и сразу же передавались на заводы для серийной постройки. Опытный экземпляр не строили. Планер внешне остался без изменений, менялось только оборудование и вооружение.

За полтора месяца инженеры Петлякова превратили истребитель в пикирующий бомбардировщик, который получил имя Пе-2. Серийное производство его началось 23 июня 1940 г.

Лаврентий Павлович Берия сдержал свое слово, и 25 июля 1940 года Петляков, вместе со всем своим окружением, был освобожден.

Способность производить бомбометание, как из горизонтального полета, так и из пикирования, в сочетании с высокой скоростью (до 500 км/ч) сделали Пе-2 основным фронтовым бомбардировщиком периода Второй мировой войны. Всего за время войны было выпущено 11427 самолетов.

Этот самолет попал в книгу рекордов Гиннеса, как «один из наиболее выдающихся боевых советских самолетов Второй мировой войны». За создание пикирующего бомбардировщика Пе-2 Петляков получил Сталинскую премию.

К сожалению, жизнь Петлякова прервалась из-за нелепой случайности. В январе 1942 г. его вызвали в Москву, и он полетел на одном из Пе-2, который перегоняли на фронт. В полете самолет загорелся и Петляков вместе с экипажем погиб...

Когда создавался Пе-2, то крыло для этого бомбардировщика разрабатывал Мясищев. Он реализовал свою идею по созданию бомбардировщика с конструкцией крыла, используемой как топливные баки.

Руководство высоко оценило этот проект, и было принято решение организовать Мясищеву специальное КБ в этой же «шарашке» для его разработки. Самолет получил индекс ДВБ-102, и его изготовление началось в 1940 г. все в том же ЦКБ-29 НКВД в Москве. Самого Мясищева летом этого года освободили из заключения.

После начала войны КБ Мясищева эвакуируют в Омск на местный авиационный завод, с задачей продолжить выпуск самолетов ДВБ-102.

В 1942 г. за достигнутые успехи в создании ДВБ-102, Мясищев получил благодарственную телеграмму от Сталина и премию в 25 тыс. рублей, которую он передал в фонд обороны страны на выпуск самолетов для фронта.

После гибели Петлякова в 1942 г. Мясищева назначают главным конструктором, и он возглавил его конструкторское бюро. В 1943 г., выполняя указания правительства улучшить конструкцию Пе-2, Мясищев переезжает со своим коллективом в Казань и за шесть месяцев подвергает Пе-2 коренной модернизации.

Фактически это уже был совершенно другой самолет. Но Мясищев, сдерживая свои амбиции, назвал эту модель Пе-2И в память о своем учителе Поликарпове.

По скоростным характеристикам самолет Пе-2И не имел равных. Как среди бомбардировщиков, так и среди истребителей.

После окончания войны промышленность стала переходить на мирные рельсы и часть структур, работавших на военные нужды, были расформированы. Не избежало этой участи и ОКБ Мясищева. Ведущие специалисты были переданы ракетчикам в состав ОКБ-52 В.Н. Челомея, а В. М. Мясищев был назначен на должность декана самолетного факультета МАИ.

Обязанности профессора учебного института совершенно не соответствовали творческой натуре Мясищева, и он искал выход из создавшегося положения. В 1951 г. он предложил Сталину решить проблему по созданию межконтинентального бомбардировщика и, согласно постановлению СМ. СССР № 949-469 от 24.03.1951 г., было дано добро на организацию в Тушино на заводе № 23 ОКБ-23 МАП под руководством генерального конструктора Мясищева.

За полтора года коллективы ОКБ-23 и завода разработали, и подняли в воздух стратегический бомбардировщик со стреловидным крылом и четырьмя турбореактивными двигателями, получивший в серийном производстве обозначение М-4.

На самолете-гиганте Мясищева было установлено 19 мировых рекордов. Мясищеву в 1957 г. было присвоено звание Героя Социалистического труда, а многие работники ОКБ-23 и завода были награждены орденами и премиями.

* * *

Перед войной продолжались работы по созданию самолетов и в группе Туполева. 23 февраля 1939 г. вышел совместный приказ № 00167/30с НКВД-НКАП, в котором говорилось «... согласно исполнения приказа №42с СНК КО, директору завода №156 выделить и оборудовать помещение к 1.03.1939 г. для ОТБ численностью 40 – 50 человек...». Под приказом стояли подписи – Л. Берия и М. Кагановича.

Первым заданием для этого ОТБ было, создать, под руководством Андрея Николаевича Туполева, двухмоторный бомбардировщик (шифр «103»), способный нести 1,5 т. бомбовой нагрузки и иметь дальность до 2000 км.

Общение Туполева с руководством НКАП, ВВС, НИИ и других организаций осуществлялась только через представителей НКВД, кураторов от НКВД Балашова и Крючкова, которые контролировали всю переписку с внешними организациями.

Они обеспечивали соблюдение секретности работ и хранение документации, а также контролировали работу по созданию проектной документации и работу производственных подразделений, но вмешиваться в деятельность ЦКБ они не имели права.

Интересно, что в ЦКБ № 29 НКВД Туполев «пригнул» экзотическую личность – итальянского барона авиаконструктора Роберта Бартини. После Октябрьской революции в России многие коммунисты в различных странах мира считали своим долгом помочь молодому социалистическому государству. Среди них оказался и итальянский авиаконструктор, коммунист Бартини – сын барона Людовико ди Бартини, государственного секретаря Итальянского королевства.

В 1921 г. за участие в коммунистическом движении Роберт Орос ди Бартини в Италии был осужден на 20 лет тюрьмы, но сумел бежать. В 1932 г. он приехал в Россию с мечтой помочь коммунистам России превзойти фашистов в авиации: «Приложу все свои знания и силы, чтобы красные самолеты летали быстрее черных».

Роковую роль в судьбе Бартини сыграл Тухачевский, назначив его главным конструктором СНИИ ГВФ. В 1937 г. рекомендации Тухачевского стали основанием для ареста Бартини. После 3-х месяцев следствия ОСО НКВД СССР вынесен приговор – высшая мера наказания, замененная на 10 лет ИТЛ и 5 лет поражения в правах.

Работая в шарашке ЦКБ № 29 НКВД, Бартини создал целую серию цельнометаллических самолетов «Сталь», в обшивке которых использовались стальные листы вместо алюминия, бывшего тогда в большом дефиците. Двухмоторный самолет «Сталь-7» в августе 1939 г. установил мировой рекорд по дальности полета 5068 километров.

С началом войны возникла острейшая необходимость в дальних бомбардировщиках. Нужный стране военный вариант Бартини создал на базе своего самолета «Сталь-7», но не со своими инициалами, как, то положено, а модель Ер-2 с инициалами своего заместителя Ермолаева В.Г.

Бартини создал в СССР несколько самолетов, он, несомненно, сделал бы и больше, если бы не склонность к оригинальным решениям, для доведения которых до серийного производства требовалась поддержка в высших государственных структурах.

* * *

В группе Туполева перед войной работал и Сергей Павлович Королев. Он начал свою карьеру выдающегося конструктора в первой половине 30-х годов в моторной бригаде ОПО-3 Наркомтяжпрома СССР под руководством всего того же Бартини. Королев всю свою жизнь считал его своим учителем.

Затем, в созданном Тухачевским РНИИ Королев был назначен на должность зам. начальника этого института. После осуждения и расстрела Тухачевского, РНИИ подвергся кардинальной чистке, и Королев был арестован 27 июня 1938 г.

Он получил 10 лет заключения и 5 лет поражения в правах.

За пересмотр его дела ходатайствовали депутаты Верховного Совета В.С. Гризодубова и М.М. Громов. После повторного следствия Королеву был вынесен новый приговор – 8 лет заключения, с направлением в систему 4-го спецотдела НКВД по управлению тюрьмами-шарашками.

Его направляют в Тушинскую шарашку мотористов ОКБ-82 в группу Валентина Глушко, однако в Бутырке его перехватил Туполев, который бескомпромиссно подбирал себе лучших

специалистов. Как это ни прискорбно, но Туполев неоднократно грабил Тушинскую шарашку двигателистов ОКБ-82, забирая себе самых квалифицированных инженеров.

Правда, следует признать, что большинство ученых считали за счастье попасть в туполевскую шарашку, где у них появлялась возможность полностью реализовать свои творческие замыслы.

А после успешного завершения работ по созданию фронтового пикирующего бомбардировщика «103» (Ту-2), ведущие специалисты ЦКБ-29 были досрочно освобождены из заключения со снятием судимости. Вот их список:

1. Туполев Андрей Николаевич
 2. Надашкевич Александр Васильевич
 3. Бонин Александр Романович
 4. Вигдорчик Семен Абрамович
 5. Егер Сергей Михайлович
 6. Френкель Георгий Семенович
 7. Неман Иосиф Григорьевич
 8. Саукке Борис Андреевич
 9. Марков Дмитрий Сергеевич
 10. Чижевский Владимир Антонович
 11. Сопрыкин Тимофей Петрович
 12. Петров Михаил Николаевич
 13. Александров Владимир Леонтьевич
 14. Озеров Георгий Александрович
 15. Алле Владимир Васильевич
 16. Шпак Федор Максимович
 17. Звонов Иван Михайлович
 18. Кованов Алексей Васильевич
 19. Страшнов Герман Васильевич
 20. Цветков Алексей Иванович
 21. Денисов Владимир Сергеевич
 22. Мутовчинский Иван Христофорович
 23. Войцтов Василий Степанович
 24. Томашевич Дмитрий Людвигович
 25. Соколов Николай Андреевич
 26. Боровской Иван Казимирович
 27. Склянский Иосиф Маркович
 28. Черемухин Алексей Михайлович
 29. Рогов Арон Юльевич
 30. Стерлин Александр Эммануилович
- (ГАРФ. Ф. 7523. Оп. 67. Д. 4.).

* * *

Бои в Испании в середине 30-х годов показали руководству СССР недопустимое отставание советской авиационной промышленности в области производства двигателей. Республиканское правительство Испании пыталось модернизировать советские самолеты И-16, закупив контрабандным путем партию американских двигателей «Райт-Циклон» SGR 1820 F-54 – что позволило значительно повысить боевые качества советских самолетов, но характеристики немецких мессеров были все же недостижимы.

Из Испании в Советский союз были привезены несколько экземпляров авиадвигателей Jumo-204 со сбитых немецких самолетов. ЦИАМ поручили изучить конструкцию и снять характеристики дизелей Jumo-204.

Исследования этих двигателей на стендах ЦИАМ показали, что советская авиация нуждается именно в таких авиадизелях. По своим характеристикам, они считались особенно перспективными для создания тяжелой бомбардировочной авиации.

В ЦК ВКП(б) было принято решение организовать серийное производство аналогичных по конструкции дизельных авиадвигателей на одном из моторостроительных заводов. Выбор пал на Тушинский авиамоторный завод № 82.

Здесь были оборудованы специальные помещения под шарашку из производственного корпуса «Г». Они перестраивались в авральном порядке. Первым заключенным приходилось работать и спать в комнатах с сырым цементным полом. Для уменьшения сырости пол посыпали древесными опилками, и возле каждой кровати лежал лист фанеры, чтобы заключенный, раздеваясь перед сном, не затаскивал опилки к себе в кровать на чистые простыни.

Постепенно бытовые комнаты и конструкторские бюро шарашки привели в божеский вид. Чистота, поддерживалась исключительная. Каждые десять дней менялась постельное белье, а одеяла и ватные матрасы отвозились в прожарку. Волосы у заключенных не остригали, но периодически приезжал врач и производил проверку по форме № 20 (на вшивость). В столовой белоснежные скатерти на столах и салфетки. Фаянсовые тарелки, ложки, вилки и ножи блистали безупречной чистотой.

В московских тюрьмах органы ЭКУ ОГПУ отобрали заключенных – специалистов по двигателям, и на заводе было организовано опытное КБ под руководством бывшего директора опытного завода ЦИАМ Шумилина А. А.

Неоценимой находкой для Тушинского КБ оказался обрусевший немец Отто Николаевич Штеблер, создавший в России в 1926 г. дизель БК-38 для башенных батарей.

Для разработки технологии производства деталей двигателя из ЦИАМ на завод был переведен один из опытейших технологов двигателестроения Дейч Григорий Борисович, который организовал технологическое бюро по разработке технологий изготовления деталей дизеля.

В соответствии с требованиями Г.Б. Дейча силами служб ЭКУ ОГПУ было привлечено 12-е управление заводстроя для реконструкции литейного и кузнечного цехов завода № 82.

К концу года опытные экземпляры дизелей были почти полностью готовы. Непреодолимые трудности возникли при попытках изготовить узлы топливной аппаратуры двигателей. На заводе № 82 отсутствовали станки высокой точности, необходимые для изготовления топливной аппаратуры дизеля. Попытки закупать форсунки и насосы у немецкой фирмы «Бош» не увенчались успехом.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.