

ДВА ПИСЬМА ИЗ ПРЕДВОЕННОГО 1941 ГОДА

Иногда отдельные моменты нашей истории заменяются не совсем непредвзятыми свидетельствами либо самих непосредственных очевидцев событий, либо их слушателей. При отсутствии противоречащих сказанному версий произошедшего и отдалённости, эта информация со временем начинает считаться незыблемо объективным фактом. Впрочем, чаще бывает даже и наоборот: то, что нам по каким-то причинам не хочется помнить, мы и не вспоминаем. И когда уйдут все, кто мог бы что-то свидетельствовать, оказывается, что этих случаев и событий и вовсе как бы не было. И то и другое позволяет придумывать на место реальных фактов любые сказки по потребности их говорящего.

...А в архивах встречается разное. Иногда – так и вовсе противоречащее друг другу.

Публикуемый материал был в начале 90-х передан мне одним из старейших работников ЦИАМ конца XX века, членом, а затем и председателем его Совета Ветеранов, заместителем начальника отдела 010 Иваном Денисовичем Ходаковым, свидетелем и непосредственным участником всех описанных событий. И – членом парткома института. Эти два коротких официальных письма, сохранились в "особой папке" парткома до самой его ликвидации. Чтобы эта информация не пропала для общественности, Иван Денисович, посчитав её существенной, предложил мне опубликовать её.

Кажется, сейчас уже стоит исполнить его просьбу, поскольку предвоенная история института из тёмного пятна уже становится пятном белым, и полностью заменена общими словами. По письмам видно, что агрессивная кадровая политика середины – конца 30-х годов настолько подействовала на общество, что ни о каких репрессиях в предвоенные годы даже уже не помышляли. Хотя повод, несомненно, представился.

Мне кажется, любопытно. Потому, материал даю без каких-либо купюр, вставок и комментариев, с сохранением синтаксиса и орфографии оригиналов.

Дмитрий Александрович Боев, ветеран труда ЦИАМ, генеральный директор журнала "Двигатель"



И.Д. Ходаков в конце XX века
Фото с его семейного сайта в
INSTAGRAM

**4 ЯНВАРЯ 1941 г. ЗАМ. НКВД МЕРКУЛОВ И
НАЧ. ГЭУ НКВД КОБУЛОВ НАПРАВИЛИ ПИСЬМО
ТОВ. ВОЗНЕСЕНСКОМУ Н.А. (ВХОД. № 72/Б СНК СССР ОТ 9 ЯНВАРЯ)**

С.Н.К. СССР - товарищу ВОЗНЕСЕНСКОМУ.

Виза Вознесенского:

**т. Горемыкину с участием т. Кузнецова
(или Баландина) НКАП и ЦИАМ
подготовить проект решения о работе
Института в 1940 г. (оценка) по заданиям
на 41 г. Виновных наказать. 7 января
1941**

Н. Вознесенский.

Постановлением Комитета Обороны Центральный Институт Авиационного Моторостроения обязан был в 1940 г. провести научно-экспериментальную работу и провести испытания с передачей в серийное производство по 9 опытным объектам авиамоторов и высотных агрегатов.

На 1-е января 1941 года ЦИАМ не закончил и не обеспечил проведения опытно-экспериментальных работ по двигателям бесклапанного распределения, двигателям форкамерного зажигания и двухтактным бензиновым двигателям.

По агрегатам непосредственного впрыска не закончены опытные работы по доводке автоматики для проведения испытаний на моторах М-105 и М-88.

По агрегатам высотности - из пяти различных модификаций турбокомпрессоров ТК-1, ТК-2, ТК-2Б, ТК-2И и нагнетателей Э-100, Э-42, Э-42А, Э-42Г опытные работы не закончены, на самолетах не испытаны и на вооружение ВВС КА ни один из агрегатов высотности не принят.

Экспериментально-опытные работы в ЦИАМ'е проводятся без должного контроля и учета реальных возможностей лабораторий; руководители научно-исследовательских тем в ряде случаев произвольно изменяют и нарушают установленные сроки по работам. В результате убытки от брака, без учета стоимости материала, за 11 месяцев 1940 г. составили 1 млн. 300 тыс. рублей.

Решением правительства ЦИАМ обязан был построить к 1 мая 1940 года 3 мотора М-300 мощностью 3000-3500 л.с., а к 1 ноября произвести их государственные испытания.

Указанные моторы не изготовлены, затрачено же на их проектирование и изготовление отдельных деталей свыше 7 млн. рублей.

Руководство ЦИАМ самовольно, без ведома НКАП, четыре раза меняло сроки по выпуску мотора.

Агрегат непосредственного впрыска для мотора М-300 своевременно не был включен в план работы конструкторского бюро № 32, а в декабре 1940 г. опытные работы по этому агрегату были даже приостановлены.



Н.А. Вознесенский



**Горемыкин Пётр Николаевич,
в 1940 г. - зам. наркома
вооружений**



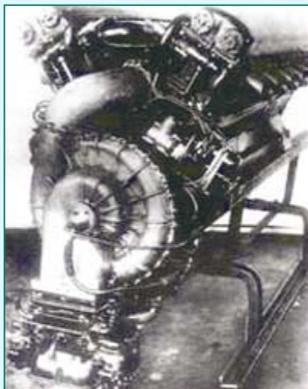
**Зам НКВД Всеволод
Николаевич Меркулов**



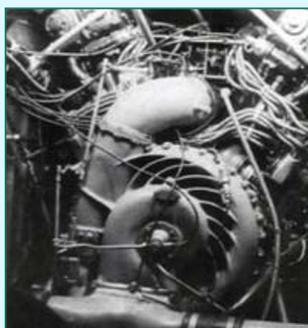
Нач. ГЭУ НКВД Б.З Кобулов



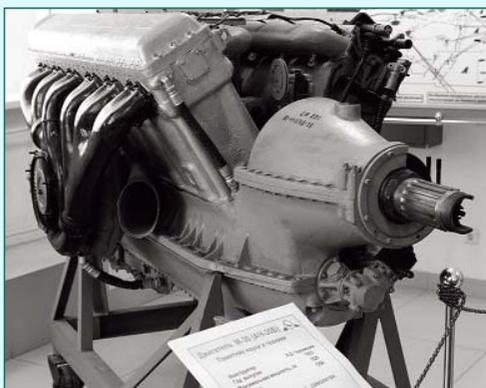
Авиационный завод № 18, Куйбышев, 1943 г.



М-34Н с нагнетателем Э-100



М-34 ФРНВ с ТН-12 на самолёте ПС-124



Авиадизель АЧ-30Б

Приказом НКАП'а ЦИАМ обязан был провести в мае - июне 1940 года летные испытания турбокомпрессоров ТК-1, ТК-2И, ТК-2Б и определить их пригодность для эксплуатации на самолетах.

Испытания полностью не проведены, а результаты частичных испытаний не отработаны, нет ясности, на каких именно самолетах будут использованы изготовленные турбокомпрессоры.

Главные конструкторы серийных авиационных заводов ПОЛИКАРПОВ, МИКОЯН, МИКУЛИН и др. предъявляют ЦИАМ'у требование изготовить турбокомпрессор для моторов мощностью до 2000 л.с.

Запроектированный турбокомпрессор ТК-3 для моторов мощностью 2000 л.с. руководством ЦИАМа в опытном производстве не изготовлен, несмотря на то, что рабочие чертежи были сданы в производство еще в июле месяце 1940 года.

На протяжении 2-х лет конструктор ТРЕСКИН работает над нагнетателем Э-42А для мотора М-105, который должен обеспечить нормальную работу мотора на высоте 13 тыс. метров.

По решению правительства нагнетатель должен был быть выпущен к 1 мая 1940 года. Зам. нач. ЦИАМ'а ЛЕВИН при составлении плана тематических работ на 1940 год самовольно изменил срок выпуска нагнетателя на октябрь месяц.

В ответственный период сборки и испытаний нагнетателя на станке ведущий инженер ЛИТВИНОВ с группой квалифицированных работников по сборке нагнетателя были переведены на другую работу.

Руководство ЦИАМ'а, зная о значительных преимуществах нагнетателя Э-42А перед нагнетателем Э-100, форсировало в первую очередь работы по нагнетателю Э-100.

С 1934 года ЦИАМ работает над усовершенствованием агрегата непосредственного впрыска для моторов легкого топлива.

В результате плохой организации экспериментально-опытных работ агрегат непосредственного впрыска остался конструктивно недоработанным и испытаний не прошел, несмотря на израсходование свыше 12,5 млн. рублей.

По мотору М-40 ЦИАМ хотя и работает на протяжении восьми лет, однако изготовлено всего 24 мотора. На каждый мотор израсходовано свыше одного миллиона рублей и 16,5 тонн дорогостоящего металла.

В ноябре месяце 1940 года мотор М-40 прошел государственные станковые испытания, но на вооружение ВВС КА не принят, так как во время полета на самолете было установлено, что при планировании на высоте свыше 4000 м мотор глохнет и не запускается.

Руководство ЦИАМ'а, зная о дефектах мотора, выявленных в полете, необходимых мер по устранению этого дефекта своевременно не приняло и сдало мотор на государственные испытания конструктивно недовершенным и непригодным для эксплуатации на самолете.

Топливный насос ТН-12, установленный на моторе М-40, сложен в производстве и не обеспечивает дальнейшего форсирования мотора по мощности.

Спроектированный конструктором МАКАРОВЫМ насос ТН-14А является унифицированным и может быть использован на моторах М-30, 40, 50 и значительно проще при изготовлении в производстве.

Отсутствие насосов ТН-14А задерживает выпуск моторов М-40 серийного производства на Кировском и Харьковском заводах.

Переданная техническая документация и технологические разработки мотора М-40 на серийные заводы Наркомата Среднего Машиностроения имеют существенные недостатки, вследствие которых мотор не осваивается в производстве в установленные правительством сроки.

Решением правительства ЦИАМ обязан в 6-ти месячный срок составить рабочие чертежи и разработать технологии на детали мотора М-500 Даймлер Бенц 601Е, полученного из Германии.

Созданное конструкторское бюро не может закончить в установленные сроки свою работу, так как руководством ЦИАМ'а не были выделены работники отдела Технического контроля для промера основных деталей мотора.

Отсутствие рабочих чертежей и разработанной технологии задерживает освоение этого мотора в серийном производстве на Горьковском заводе № 466.

В результате неудовлетворительной работы ЦИАМ'а и его начальника КАШИРИНА выполнение правительственных заданий по опытным объектам задерживается по несколько лет в производстве.

Еще в июле 1940 года состояние выполнения тематического плана опытных и экспериментально-научных работ было проверено инспекцией при Наркоме авиационной промышленности, которая установила, что сроки этих работ по вине руководства ЦИАМ'а были сорваны.

Несмотря на указание Наркома авиационной промышленности тов. ШАХУРИНА Начальнику 8 Главка НКАП тов. КУЗНЕЦОВУ В.П., виновники срыва к ответственности не были привлечены и антигосударственная практика в работе ЦИАМ'а продолжает иметь место.

**ЗАМ. НАРКОМА ВНУТРЕННИХ ДЕЛ СОЮЗА ССР
НАЧАЛЬНИК ГЭУ НКВД СОЮЗА ССР (3333, 124-128).**



Баландин Василий Петрович, 1940 г



Микулин А.А., послевоенное фото