

уч. № 005007

РАСЕКРЕЧЕНО Сов. секретно
зв. № 3

"УТВЕРЖДАЮ"
ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР
ИЗДЕЛИЯ
_____/КОРОЛЕВ/
" " _____ 1960г.

"УТВЕРЖДАЮ"
ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР
СИСТЕМ УПРАВЛЕНИЯ
_____/ПИЛОГИН/
" " _____ 1960г.

"УТВЕРЖДАЮ"
ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР
ГИРОПРИБОРОВ
_____/ЗЕВНЕЦОВ/
" 7 " _____ 1960г.

к вх. 003338

ПРОТОКОЛ

ПРОТОКОЛ
совещания главных конструкторов
объекта "Восток-3М"
(список прилагается)

совещания главных конструкторов по объектам "Восток", "Электрон", "В" и "Б" в части состава гиросприборов и датчиков скорости.

ВОПРОСЫ ИСТОРИИ СОВЕТА ГЛАВНЫХ В СВЕТЕ ДОКУМЕНТОВ

На совещании были разработаны и подготовлены материалы по обеспечению безопасности полета в аварийных ситуациях. Главный конструктор объекта "Восток-3М" изложил основные положения для разработки объекта (ис 4000 се) и "В" в аварийном состоянии.

г. ЯЗЛОВСКИЙ В. П.
условия полета члена экипажа в аварийных ситуациях.

обеспечение жизнедеятельности человека на объекте. В некоторых аварийных случаях (спуск с 4-го участка траектории при перегрузках до 22 и колебаниях спускаемого аппарата, а также при повышении температуры в кабине до 40° + 45°) условия приближаются к пределу переносимости и гарантировать безопасность полета человека нельзя.

ис № 5/356се

- 1) гировертиконт I и II ступени - И55-11 - I шт.
- 2) гиросгоризонт I и II ступени (с программой № 16) - КИ11-29 - I шт.
- 3) датчик регулятора скорости I ступени (с программой № 7) - КИ12-18 - I шт.
- 4) датчик регулятора скорости II ступени (с программой № 7) - КИ12-19 - I шт.
- 5) гировертиконт II ступени - КИ55-16 - I шт.
- 6) гиросгоризонт II ступени (с программой № 16) - ИИ1-15 - I шт.
- 7) датчик регулятора скорости III ступени (с программой № 7) - КИ12-20 - I шт.
- 8) интегратор продольных ускорений - И22-8 - 3 шт.
- 9) гиросорионтант системы ориентации - КИ00-9 - I шт.
- 10) запоминающий гироскоп системы ориентации - КИ11-25 - I шт.

Л. Вершинина

**ВОПРОСЫ ИСТОРИИ
СОВЕТА ГЛАВНЫХ**

В СВЕТЕ ДОКУМЕНТОВ

Предисловие

Космонавтика родилась на стыке двух взаимоисключающих, в какой-то степени, областей человеческой деятельности: самой заветной мечты человечества о межпланетных перелётах и создания наиболее грозного оружия, находившегося в руках человека, атомной бомбы, доставляемой (по замыслу) в любую точку Земли с помощью ракет. Пожалуй, военная составляющая создания ракетной и космической техники – одна из основных причин того, что история космонавтики является до сего дня «непаханным полем».

Читатель вправе возразить и, скорее всего, так и сделает, потому что публикаций и книг на тему космонавтики и даже боевой ракетной техники можно найти в огромном количестве. Библиография подобных работ насчитывает десятки тысяч названий: биографии выдающихся деятелей, воспоминания ветеранов, статьи журналистов, мемуары, книги по истории предприятий, сборники документов и пр. Однако среди этого изобилия найти исследовательскую работу, выполненную с анализом большого количества разнообразных исторических источников, достаточно трудно.

Наибольшее число авторов исторических работ являются ветеранами ракетно-космической деятельности. Их память сохранила большое количество воспоминаний о событиях, участниками которых они были. Но память человеческая работает очень избирательно и помнит подробности одних событий, забывая о других. Кроме того, для объективного анализа того или иного исторического вопроса необходимо подходить к нему с различных позиций, что не всегда доступно в силу разных причин.

Одна из основных причин неразработанности исторических вопросов космонавтики и ракетной техники – традиционная закрытость и недоступность источников. В последние годы, правда, предпринимаются некоторые попытки рассекречивания архивного фонда по данной тематике, но, как правило, это

разовые акции, приуроченные к юбилеям, чего явно недостаточно для исследования различных аспектов нашей истории.

Имея в распоряжении минимум документов, зачастую ссылаясь лишь на память либо на ранее опубликованные статьи, автор исторической работы всё-таки остаётся достаточно субъективным и не всегда точным. Следствием этого являются определённые невольные искажения действительной картины происходивших событий, которые могут перерасти в устоявшиеся заблуждения, воспринимаемые непосвящёнными читателями как истина в последней инстанции.

Исследование различных исторических источников, умение не только критически относиться к содержащейся в них информации, но и правильно прочесть её, способно приблизить историка к наиболее точному описанию минувших дней.

Одной из наиболее популярных в космонавтике является история Совета Главных конструкторов ракетно-космической техники. Большое внимание этому вопросу было уделено, например, в мемуарах легендарной личности академика РАН Б.Е. Чертока «Ракеты и люди». Много по этому вопросу написано и другими авторами. Известны воспоминания А.И. Осташёва, В.П. Бармина, работы Г.С. Ветрова, дневники Н.П. Каманина и многие другие.

В 2007 году издательством «Патриот» был выпущен фотоальбом «Совет Главных», подготовленный журналистом Е.Т. Белоглазовой. Это издание является хотя и наиболее полным на сегодняшний день, но чисто компилятивным собранием информации о жизнедеятельности шести самых известных главных конструкторов первых советских космических ракет и аппаратов С.П. Королёва, В.П. Глушко, В.П. Бармина, В.И. Кузнецова, Н.А. Пилюгина, М.С. Рязанского. Книга впитала почти все общепринятые сведения по данной теме, среди которых, как показывают документы, встречаются заблуждения. В нашем случае цитаты из альбома будут использованы для иллюстрации рассматриваемых мнений.

Первые попытки исследования истории Совета Главных предпринимались автором ещё 10 лет назад в стенах Музея Первого полёта в г. Гагарине. Затем уже в Москве изучение

данного вопроса продолжалось с переменной интенсивностью. Общение с ветеранами различных предприятий отрасли, семьями Главных конструкторов, историками, работа с архивными документами и публикациями, создание музейных и виртуальных выставок по теме в общей сложности дали богатый материал для анализа.

Автор не ставит целью связное и цельное изложение истории деятельности Совета Главных, основная задача – обозначить лишь те аспекты данного вопроса, приблизиться к решению которых позволяют имеющиеся в распоряжении документы. К сожалению, в силу недоступности исторических источников пока не на все затронутые вопросы могут быть получены ответы.

Те немногие выводы, которые, тем не менее, удалось получить в результате исследования, в некоторых моментах отличаются от сложившихся представлений о Совете Главных. Однако автор претендует на объективность этих выводов, потому что получены они путём тщательного анализа разнообразных по видам источников, а также в результате обсуждения данной темы с историками.

Поисковые данные упоминаемых и цитируемых источников даны в сносках внизу страниц. В конце работы помещён перечень используемых сокращений и аббревиатур.

Работа предназначена для историков, ветеранов РКТ, музейных работников и всех интересующихся космонавтикой. Автор рассчитывает, что читатель владеет фактографией исследуемого вопроса, поэтому подробности описания некоторых исторических событий, упоминаемых в тексте, зачастую опущены.

Автор приносит искреннюю благодарность ведущему сотруднику ЦНИИмаш Ерёменко А.А. за ряд ценных замечаний и советов при написании рукописи.

Что дала Германия?

После окончания Второй мировой войны примерно с середины 1945 по начало 1947 гг. в поверженную Германию, являющуюся одной из наиболее технически развитых стран, было командировано большое количество советских специалистов. Здесь многие из них впервые столкнулись с достижениями немцев в области научно-технического прогресса, с масштабами проводившихся Третьим Рейхом работ по созданию новейших образцов вооружения.

В числе командированных в Германию были и будущие главные конструкторы различных систем советских ракетно-космических комплексов С.П. Королёв, В.П. Глушко, В.П. Бармин, В.И. Кузнецов, Н.А. Пилюгин, М.С. Рязанский. Роль каждого из этих личностей в истории страны огромна. По мнению многих авторов исторических публикаций, эти шесть человек составили легендарный Совет Главных конструкторов, деятельности которого мы во многом обязаны первоначальными успехами Советского Союза в космонавтике.

Историю создания вышеназванного Совета традиционно начинают с периода германской командировки и работы Специальной технической комиссии по изучению немецкой трофейной техники. Например, в фотоальбоме «Совет Главных» читаем такое мнение:

«Именно в Германии созрело понимание того, что нужно создать единый союз главных конструкторов различных систем. Потому что разработка систем управления или двигателя – задача отнюдь не более лёгкая, чем создание корпуса самой ракеты, за которую непосредственно отвечает её главный конструктор. Глушко так и говорил: «Привяжите мой двигатель к воротам, и ворота полетят не хуже вашей ракеты. ...»

По этому поводу очень точно сказал С.П. Королёв: «Основное наше достижение в Германии – это не то, что мы изучили технику, а то, что создали коллектив единомышленников»¹.

Ещё конкретнее эта мысль выражена в книге П.И. Качура и А.В. Глушко «Валентин Глушко»:

«В конце июня 1945 года с Центрального аэродрома в Москве взлетел выдавший виды Ли-2. На борту находилась группа специалистов, в военной форме: инженеры Н.А. Пилюгин, В.И. Кузнецов, М.С. Рязанский, В.П. Бармин, бывшие заключённые и «вольняшки» казанской «шарашки» В.П. Глушко, Д.Д. Севрук, Г.Н. Лист, Н.Л. Уманский, М.Д. Назаров и другие»².

При первом прочтении возникает ощущение, что ещё до начала германской командировки все будущие главные конструкторы ракеты были уже собраны кем-то неизвестным в одну команду. Вот только С.П. Королёв припозднился...

В обоих этих высказываниях необходимо разобраться, потому что они выражают довольно устоявшееся мнение. Итак, насколько правомерно выводить историю Совета Главных конструкторов из Германии?

Что говорят документы о начале этой знаменитой командировки для каждого из наших героев?

Н.А. Пилюгин находился в Германии с августа 1945 г. по декабрь 1946 г.³

В.И. Кузнецов – с мая по декабрь 1945 г.⁴

В.П. Бармин – с июня 1945 по декабрь 1946 г.⁵

В.П. Глушко, согласно его же докладной записке Л.М. Гайдукову, находился в Германии с 27 июля 1945 г.⁶

¹ Белоглазова Е.Т. Совет Главных. – М.: Патриот, 2007. – с. 25.

² Качур П.И., Глушко А.В. Валентин Глушко. Конструктор ракетных двигателей и космических систем. – СПб.: Политехника, 2008. – с. 396.

³ ЦМAMЛС. Ф. 306. Оп. 1. Д. 2. Л. 20.

⁴ ЦМAMЛС. Ф. 297. Оп. 1. Д. 22. Л. 25.

⁵ ЦМAMЛС. Ф. 319. Оп. 1. Д. 50. Л. 9.

⁶ Избранные работы академика Глушко. Часть 1. – Химки: ОАО «НПО ЭНЕРГОМАШ имени академика В.П. Глушко», 2008. – с. 13.

Так что лететь в одном самолёте в командировку они точно не могли. Притянутость за уши данного утверждения очевидна, но, кроме этого, имеет смысл выяснить, могло ли в Германии возникнуть реальное единство будущих Главных конструкторов? И является ли высказывание С.П. Королёва о наших достижениях в Германии подтверждением деятельности этого Совета в 1946 г.?

При решении первого вопроса необходимо иметь в виду, что в советскую зону оккупации Германии приезжали специалисты, направляемые туда руководителями в интересах своих ведомств. Нужно было найти и изучить те «ноу-хау», которые были у немцев, но которых, вероятно, ещё не было у нас. И каждое ведомство стремилось заполучить найденные трофеи по максимуму. Вот как пишет об этом Б.Е. Черток в своей первой книге:

«Надо было срочно искать обходные пути для отправки на фронт с целью приоритетного захвата ракетных интеллектуальных трофеев. Мы понимали, что от того, что мы увидим, найдем и сможем потом испытать у себя, во многом зависит будущее наших программ»⁷.

И такими настроениями были охвачены специалисты всех ведомств, что привело иногда к обострению отношений. Подтверждение этому есть опять в той же книге Чертока в эпизоде о найденной в штольнях гироскопической платформе:

«Увидев у нас в лаборатории гироскопическую платформу, Виктор Кузнецов заявил, что ее нужно сейчас же отправить в Москву в его институт. Но не тут-то было. Пилюгин категорически возражал. Это было первым серьезным конфликтом между двумя будущими главными»⁸.

Конечно, этот эпизод относится к 1945 году, и взаимоотношения специалистов вполне могли измениться по мере работы в Германии. Некоторые ожидания такого исхода у Чертока описаны при воспроизведении совещания с Устиновым перед возвращением на Родину:

⁷ Черток Б.Е. Ракеты и люди. - М.: Машиностроение, 1994. – с. 42.

⁸ Там же, с. 124

«После того, как комиссия расправилась с расстановкой и распределением кадров, делёж лабораторий и производственного имущества прошёл достаточно спокойно. Устинов потребовал, чтобы мы увеличили производство документации так, чтобы никому не было отказа в получении нужного количества комплектов. Но оригиналы — кальки и «кальки с калек» — должны быть в центральном архиве НИИ-88»⁹.

Несмотря на договорённость, возобновление «борьбы за трофеи» не заставило себя ждать. Читаем далее всё у того же Чертока:

«После сравнительно мирного дележа лабораторий снова возникли проблемы, кому, чего и сколько достанется из собранных более чем за год технических богатств. Укомплектование двух спецпоездов было проведено во многом за счет аппаратуры и испытательного оборудования лабораторий. Институты в Москве должны иметь свои лаборатории, а укомплектовать их там уже будет невозможно»¹⁰.

Именно бедность отечественной производственно-технической базы являлась главной причиной того, что конкурентная борьба продолжалась и после возвращения из Германии. Об этом можно составить очень яркое впечатление при исследовании документов, опубликованных в 2008 г. НПО «Энергомаш».

В письме начальника 14-го Специального Главного управления МАП Еремеева, директора завода № 456 Плоскинского, главного конструктора ОКБ-456 Глушко Министру МАП Хруничеву от 21-го января 1947 г. читаем:

«...Министерству Вооружения (НИИ-88) отправлен из Германии комплект литейной оснастки на детали двигателя (модели, стержневые ящики, холодильники и проч.). Требования отправить этот комплект нашему заводу были отклонены в Германии. Несмотря на предписание из Москвы, генералом Носовским была раскомплектована испыта-

⁹ Там же, с. 175.

¹⁰ Там же, с. 176.

тельная станция в г. Лехестен, откуда были забраны 2 уникальных сферических бака для жидкого кислорода по 2,5 м³ ёмкостью и переданы НИИ-88 МВ»¹¹.

Через некоторое время в докладной записке на имя Маленкова Г.М. от 28 марта 1947 г. главным конструктором ОКБ-456 В.П. Глушко, кроме прочего, высказаны аналогичные требования:

«15. Одновременно с заводом № 456 НИИ-88 ведёт конструкторские разработки двигателей на 25 т и более. Организует производство и лаборатории для этих двигателей. Спрашивается, какую цель преследует МВ, пытаясь дублировать работу МАП по двигателям. Положительные стороны этого трудно усмотреть, а отрицательные мешают работать. НИИ-88 задерживает и не даёт заводу № 456 прибывшие из Германии материалы, необходимые для изготовления двигателей. МАП никак не может получить из НИИ-88 единственный комплект литейной оснастки по двигателю (модели деревянные и металлические, стержневые ящики и холодильники и пр.). Отчёты по испытаниям, проведённые нами в Германии на испытательной станции (г. Лехестен), чертежи 100-тонной камеры сгорания, выполненные там же и тоже под руководством ОКБ-456, и многие другие материалы по сей день мы не можем получить из НИИ-88. Часть оборудования испытательной станции двигателя в г. Лехестен забрана в НИИ-88, несмотря на категорические протесты МАП (2 сферических бака для жидкого кислорода по 2,5 м³ ёмкостью)»¹².

Итак, ведомственная разобщённость и своего рода конкуренция в Германии были налицо, по окончании работы Спецкомиссии эти факторы не кончились, что мы и видим из цитируемых документов 1947 г.

¹¹ Избранные работы академика Глушко. Часть 1. – Химки: ОАО «НПО ЭНЕРГОМАШ имени академика В.П. Глушко», 2008. - с. 45-46.

¹² Там же, с. 65-66.

И всё же давайте посмотрим, располагаем ли мы свидетельствами сплочения будущих Главных конструкторов в Германии. У нас имеются совместные фотографии С.П. Королёва, Н.А. Пилюгина и М.С. Рязанского (см. фото 1), а также снимки С.П. Королёва и Н.А. Пилюгина, М.С. Рязанского и Н.А. Пилюгина. Следует оговорить одну особенность этих свидетельств. Сергей Павлович в компании с вышеназванными специалистами сфотографирован исключительно в форме подполковника.

Полагаю, что в этот период его знакомство с Н.А. Пилюгиным и М.С. Рязанским едва ли выходило за рамки шапочного. Почему? Нельзя забывать, что Сергей Павлович был на тот момент мало кому известен. Недавно освобождённый, для «профсоюзных» офицеров он был тёмной лошадкой. На этих же снимках неизменно присутствует Ю.А. Победоносцев, старый товарищ и соратник по ГИРДу и РНИИ. Скорее всего, присутствие С.П. Королёва на данных снимках было обусловлено именно его дружескими отношениями с Юрием Александровичем, а никак не общением с Н.А. Пилюгиным и М.С. Рязанским. В 1946 г., после назначения С.П. Королёва главным инженером института «Нордхаузен», их общение, если и было, едва ли выходило за рамки официального.



Фото 1. Сотрудники института РАВЕ в гостях у Бригады Особого назначения. Стоит командир БОН А.Ф. Тверецкий. Справа от него сидят М.С. Рязанский, С.П. Королёв, Б.Е. Черток, Н.А. Пилюгин, Ю.А. Победоносцев.

В письмах Н.А. Пилюгина этого периода (более 150 страниц) упоминаний имени С.П. Королёва нет ни в 1945, ни в 1946 году, т.е. их дружба, описанная в разных источниках, началась не раньше возвращения на Родину. Зато из письма Николая Алексеевича жене от 22 марта 1946 г. можно составить представление о достаточно тёплых отношениях, сложившихся у него с Михаилом Сергеевичем:

«Мы с Рязанским много на тему «где мы будем» много говорили и пришли к единому мнению: нужно продолжать начатое дело. Кроме того, мы в это дело глубоко вросли с пустого места, да и дело очень интересное и многое обещающее с точки зрения технического интереса»¹³.

Совместных снимков В.И. Кузнецова с кем-либо из Главных не известно. Почему? Согласно документам В.И. Кузнецов находился в Германии, Австрии, Чехословакии с мая по декабрь 1945 г., а затем только в январе – феврале и ноябре 1947 г.¹⁴ В 1945 г. по результатам изучения немецкой техники он написал третий том отчёта Междуведомственной комиссии¹⁵, а затем вернулся в Союз. Практически весь 1946 год Виктор Иванович не контактировал лично ни с кем из своих будущих соратников. Впрочем, несмотря на описанный Б.Е. Чертоком инцидент между В.И. Кузнецовым и Н.А. Пилюгиным (см. выше), в письмах Николая Алексеевича есть несколько доброжелательных отзывов о Викторе Ивановиче.

На момент германской командировки С.П. Королёв уже более 10 лет был знаком с В.П. Глушко и работал с ним в течение длительного времени. По сути дела они могли быть близки больше, чем кто-либо из рассматриваемой группы, но тогда справедливо было бы заметить, что их сплочение произошло не в Германии, а значительно раньше. В Германии же, наоборот, появились условия для некоторых претензий друг к другу, о чём уже было сказано. Думаю, что приведённая ранее фраза Вален-

¹³ ЦМАМЛС. Ф. 306. Оп. 1. Д. 20. Л. 42.

¹⁴ ЦМАМЛС. Ф. 297. Оп. 1. Д. 22. Л. 25, 49.

¹⁵ Там же. Л. 12.

тина Петровича о «воротах с привязанным двигателем» из фотоальбома «Совет Главных», так же мало свидетельствует о понимании им необходимости «создать единый союз главных конструкторов различных систем». Точно также мы не располагаем совместными фотографиями Валентина Петровича с кем-либо из рассматриваемых деятелей.

Особенное место в работе Спецкомиссии по праву принадлежит В.П. Бармину. Во время войны он занимался разработкой и производством многозарядных пусковых установок для реактивных снарядов, прозванных в народе катюшами. К началу 1945 г. Бармин был уже состоявшимся руководителем и в вопросах реактивной техники являлся признанной величиной. Его заслуги перед государством к этому времени были отмечены Сталинской премией, орденами Ленина, Трудового Красного Знамени и высшим полководческим орденом Кутузова I степени.

Поэтому Владимир Павлович не был командирован в Германию заводом «Компрессор», главным конструктором которого он являлся, ни даже Народным комиссариатом минометного вооружения. Бармин отправился в советскую зону оккупации Германии по спецзаданию ЦК ВКП(б) и СМ СССР¹⁶.

В Германии В.П. Бармин являлся техническим руководителем Специальной комиссии по изучению трофейной техники. Документы, выявляющие его роль во время германской командировки, опубликованы В.И. Ивкиным и Г.А. Сухиной в недавно вышедшей книге «Задача особой государственной важности».

Приложение 1 «Испытательная станция «Леестен» в селении Эльстербрух», приложение 2 «Опытный завод «Верк-3» в селении Кляйнбодунген», приложение 3 «Институт «Рабе» и бюро «Греттруп» в г. Бляйхероде» и приложение 4 «Штаб комиссии в г. Берлине и в г. Нордхаузене» к «Тематическому плану и сметам расходов по Специальной технической комиссии»

¹⁶ ЦМАМЛС, Ф. 319. Оп. 1. Д. 50. Л. 9.

подписаны техническим руководителем комиссии, инженер-полковником Барминым¹⁷.

Далее опубликован «План работ Специальной технической комиссии в Германии по изучению немецкой ракетной техники на 1946 г. от 6 мая 1946 г.», который также подписан техническим руководителем комиссии, инженер-полковником Барминым и начальником штаба комиссии, подполковником Рашковым¹⁸.

Таким образом, В.П. Бармин занимался всеми видами реактивной техники: зенитными управляемыми ракетами, порохowymi снарядами и баллистическими ракетами, а также осуществлял общее техническое руководство работами в различных первоначально сформированных технических группах, а с мая 1946 г. являлся главным инженером института «Берлин» по изучению зенитных управляемых ракет¹⁹.

Имея такие полномочия, общался ли Бармин с кем-нибудь из знаменитой шестёрки конструкторов. Что об этом могут сообщить документы? Увы, явных свидетельств таких контактов пока не обнаружено. В записной книжке Бармина есть, правда, одна страничка, расшифровка содержания которой могла бы дать некоторый ответ (см. фото 2). Сначала перечислены 4 имени:

*«Берг Аксель Иванович
Шокин Александр Иванович
Мирвис Александр Ильич.
Глушко Валентин Петрович».*

Ниже:

«Решение ГОКО 97-75сс от 8 июля с/г»²⁰.

¹⁷ Задача особой государственной важности. Из истории создания ракетно-ядерного оружия и Ракетных войск стратегического назначения (1945 – 1959 гг.). – М.: РОССПЭН, 2010. – с. 23-26.

¹⁸ Там же, с. 33-35.

¹⁹ ЦМAMЛС, Ф. 319. Оп. 1. Д. 50. Л. 8об.

²⁰ ЦМAMЛС, Ф. 319. Оп. 1. Д. 7. Л. 2.

№ ВЧ. - Дегтярев Я.А - 24-70
Сонин А.И - 25-77.

Был также Иван
Иван Александр Иванович
Иван Александр Иванович.
Туркин Владимир Иванович.

Решение ГОКО 94-75 от 8 июля 1945 г.

Герман. Равно Общественные

Бисмаркштрассе 25

Туркин 5-18-15. Волков

Фото 2. Страница записной книжки В.П. Бармина
ЦММЛС. Ф. 319. Оп. 1. Д. 7. Л. 2.

В последней строке, возможно, ошибка, потому что существует Постановление ГОКО № 94-75 от 8 июля 1945 г. «О сборе и вывозе материалов, образцов и технической документации по немецким реактивным снарядам и реактивному вооружению. (О создании комиссии по изучению германской техники)». Видимо, эти две записи как-то связаны, т.к. Бармин отделил их чертой от остальной информации. В этой же книжке встречаются фамилии и других советских специалистов, но около тех имён проставлены номера телефонов. В любом случае, эта запись пока не позволяет однозначно сказать, что в Германии Бармин и Глушко контактировали. Вопрос требует исследования.

О существовании фотографий или каких-либо других документов, показывающих взаимодействие В.П. Бармина с кем-нибудь из знаменитой шестёрки в этот период, также ничего не известно. Его старший сын Владимир Владимирович находился в Германии в возрасте пятиклассника и тоже не припоминает контактов Владимира Павловича с кем-либо из будущих главных конструкторов.

Итак, в Германии В.П. Бармин был вне конкуренции, наверняка знал, как минимум В.П. Глушко и С.П. Королёва, но свидетельств их более-менее тесного общения мы не имеем.

К началу 1947 года все шесть рассматриваемых нами деятелей уже вернулись в Советский Союз. Они сделали в Германии всё, что могли. Теперь дома перед каждым встала насущная задача – разобраться с конструкцией Фау-2 настолько, чтобы на её основе создать собственную ракету Р-1.

До появления этой задачи никаких условий для объединения главных конструкторов (формального или неформального) не было. Так же, как не могло быть первого заседания этого Совета 23 сентября 1946 года, о чём пишут некоторые источники. В подтверждение последнего предложения приведу 2 факта. Несмотря на то, что Постановление от 13 мая 1946 года определило головные министерства и предприятия по различным системам ракеты дальнего действия, конкретные главные конструкторы выявились не сразу.

Например, авторы биографии В.П. Глушко пишут о соответствующем приказе МАП «№ 1031/К от 25 декабря 1946 г.», которым «Глушко был назначен главным конструктором ОКБ завода № 456 в Химках»²¹.

Г.С. Ветровым опубликованы «Заметки по ракетной технике», подготовленные С.П. Королёвым для доклада Правительству в 1947 г. Читаем:

«Весьма желательно, чтобы все работы по наземному оборудованию объединялись одним главным конструктором соответствующего профиля. В настоящее время ответст-

²¹ Качур П.И., Глушко А.В. Валентин Глушко. Конструктор ракетных двигателей и космических систем. – СПб.: Политехника, 2008. – с. 422.

венными за наземное оборудование являются конструкторы пяти различных ведомств»²².

Г.С. Ветров обозначил дату написания Заметок 6.02.1947 г. По тексту документа следует, что он подготовлен в марте, вероятно, при публикации допущена ошибка. Далее в этом же документе читаем предложения С.П. Королёва для принятия их правительством:

«2. Обязать соответствующие ведомства закончить взаимное согласование чертежей, технических заданий, требований и другой документации по изготовлению ракет Р-1 к 1 июня 1947 г.

3. Обязать соответствующие ведомства решить вопрос о назначении главного конструктора, обеспечивающего техническое руководство по всему комплексу наземного оборудования»²³.

Итак, в марте 1947 года В.П. Бармин ещё не являлся единоличным главным конструктором стартового комплекса ракеты дальнего действия. Мало того, Королёв (см. п. 2) предлагает обязать ведомства согласовывать различную техническую документацию по проекту ракеты Р-1. В марте 1947 года не было ещё даже мыслей о работе со смежниками напрямую!

Эти 2 документа, а также отсутствие В.И. Кузнецова в 1946 г. в Германии подтверждают лишний раз, что никакого заседания Совета Главных конструкторов не только в указанную дату, но и в последующие несколько месяцев после командировки в Германию не было и быть не могло.

Подводя некоторый итог германского периода деятельности рассматриваемых нами шести конструкторов с точки зрения перспективы их совместной деятельности, с уверенностью можно сказать, что там для каждого из них определилось направление дальнейших работ. Там же они, как и остальные специалисты, впервые увидели, с каким размахом должны вестись эти работы для получения реального результата. Тем не менее, необходимо отметить, что сохранившиеся свидетельства не под-

²² С.П. Королёв и его дело. Свет и тени в истории космонавтики. – М.: Наука, 1998. – с. 116.

²³ Там же, с. 118.

тверждают факта формирования Совета Главных конструкторов в указанный период. Поэтому, как минимум некорректно утверждать, что С.П. Королёв, говоря о «коллективе единомышленников», подразумевал именно деятельность этого Совета.

Тогда что же имел в виду Сергей Павлович? Во-первых, фраза, приведённая в фотоальбоме «Совет Главных» неточна. В действительности, рукой Сергея Павловича написано:

«Самое ценное было в Герм<ании> (троф<ейная> техника) не сама техника, а то, что мы все объединились и создали основы коллектива. – Дать уровень техники на это время – он не высок был! И показать, как дальше развились отношения Гл<авных> Кон<структоров> и даже Министерств»²⁴.

Следует иметь в виду, что данный документ датирован 1964 годом, когда взаимоотношения Главных конструкторов уже имели ощутимое воздействие на результаты деятельности. После Германии к этому моменту прошло уже 17 лет. Восприятие самим Сергеем Павловичем германских событий за такое длительное время изменилось. Тем не менее, не надо спешить трактовать данное высказывание С.П. Королёва, как однозначное признание существования на тот момент Совета Главных.

Позволю себе высказать своё мнение по этому поводу.

Школу трофейной техники прошли порядка тысячи специалистов разного уровня и профиля: от солдат и офицеров гвардейских миномётных частей до заместителей министров различных отраслей промышленности. Большинство из них по возвращении на родину составило тот костяк «посвящённых» в реактивную технику, который обрастал потом вновь приходящими специалистами, военнослужащими и рабочими. Ещё раз подчеркну, что вернувшиеся из Германии советские специалисты затем работали и служили как в воинских соединениях и на полигонах, так и на предприятиях различных министерств и в самих министерствах. Это обстоятельство было одним из главных условий достаточно быстрого разворачивания работ по ракетной технике в масштабах всей страны и создания большой кооперации участников работ.

²⁴ ...Был веку нужен Королёв. По страницам архива Мемориального дома-музея С.П. Королёва. – М., 2002. – с. 65.

Где искать начало?

На сайте РГАНТД к 100-летию С.П. Королева были помещены воспоминания А.И. Осташёва, ведущего испытателя ОКБ-1, в которых фигурирует указание на совещание Главных конструкторов от 13 июня 1947 г. Судя по тексту, это совещание не было первым, но пока это самая ранняя дата, встреченная в источниках. Позволю себе привести полностью текст, касающийся данного совещания:

«Заседание у Главного конструктора С.П. Королева, состоявшееся 13 июня 1947 г., можно считать одним из веховых, определяющих с одной стороны становление нашей техники в послевоенные годы, с другой стороны становление Совета Главных конструкторов, как идеологического, научно-технического органа, который в скором будущем принял на себя проблемы и задачи новых разработок, включая их организацию и координацию.

Характерным для того времени была необходимость параллельно решать две главных проблемы, две главных группы задач:

- научиться проектировать, изготавливать и испытывать ракеты дальнего действия. Научиться не только индивидуально, но и коллективно.

- «научить» создаваемые ракеты летать.

Вполне естественно, что обе группы задач в первую очередь требовали от специалиста любого уровня максимальной скрупулезности, внимательности и тщания при решении любого вопроса. Поэтому не случайно, что такой в наше время «простой» вопрос, как изготовление и поставка пиропатронов для ракет, был предметом обсуждения на заседании у Главного конструктора.

На этом заседании оговаривались не только характеристики будущих пиропатронов, но и вопросы, связанные с установкой этих пиропатронов на ракете.

Характерно, что уже в это время достаточно четко проявлялось стремление С.П. Королева к расширению и раз-

витию кооперации работ. Так, поскольку на сей раз рассматривались пиропатроны для зажигательных устройств двигателя, было принято решение о поставке пиропатронов в комплекте с деревянной крестовиной, которая обеспечивает их удержание внутри камеры сгорания перед запуском.

Таким образом, С.П. Королев повышал заинтересованность поставщика пиропатронов: поставлялись уже не пиропатроны, а комплектные узлы с пиропатронами. Кстати в решении отражены вопросы увеличения стоимости заказа. Все это повышало заинтересованность поставщика.

В то же время, учитывая трудности первых послевоенных лет, в решении оговаривалась помощь поставщику в изготовлении заказа со стороны головной организации – предусматривалась передача поставщику цинковых оболочек пиропатронов, а также предоставление права поставщику самому выбрать материалы для изготовления оболочек.

Однако все что разрешалось без ущерба качеству и надежности: решение достаточно жестко определяло потребности характеристики пиропатронов»²⁵.

Из текста воспоминаний трудно определить источник, по которому А.И. Осташёв описывал данное событие. Присутствовать лично на совещании он не мог, т.к. в НИИ-88 пришёл лишь в июле 1947 г. и то только дипломником. Также необходимо иметь в виду, что данный текст записывался в 1993 году, и это не первые воспоминания Аркадия Ильича. По причинам, которые будут изложены ниже, оставим данное свидетельство без комментариев.

Зато очень благоприятные условия для тесного взаимодействия главных конструкторов сложились в процессе лётных испытаний ракеты А-4. К середине 1947 года, по всей видимости, неувязки в разграничении ответственности за различные системы ракеты были преодолены. 26 июля 1947 г. вышло Постановление СМ СССР № 2643-818 «О проведении в 1947 году

²⁵ А.И. Осташев. «Совет Главных». РГАНТД. Ф. 33 оп. 1 д. 20.

опытных пусков ракет А-4 (Фау-2)»²⁶. Во исполнение этого Постановления с 15 октября по 13 ноября 1947 года на полигоне в Капустином Яре были проведены пуски 11 таких ракет.

В течение почти двух месяцев члены комиссии по проведению опытных пусков, главные конструкторы, специалисты, военные не просто находились в непосредственной близости друг от друга - весь этот коллектив жил одной жизнью, выполняя общую для всех задачу.

Из технического отчёта государственной комиссии о проведении опытных пусков ракет дальнего действия А-4 ... в октябре-ноябре 1947 года от 28 ноября 1947 г. следует:

«Техническое руководство пусками было возложено на Главного конструктора НИИ-88 МВ по ракетам дальнего действия тов. Королёва С.П.

Заместителями технического руководителя пусков были:

1. По двигателю ракеты – главный конструктор ОКБ-456 МАП тов. Глушко В.П.

2. По системе управления ракетой – главный конструктор НИИ-885 МПСС тов. Рязанский М.С.

3. По гиросистеме – главный конструктор НИИ-10 МСП тов. Кузнецов В.И.

*4. По наземному пусковому и заправочному оборудованию – главный конструктор ГСКБ ММиП тов. Бармин В.П.»*²⁷.

Итак, коллектив, который мы называем «Советом Главных конструкторов» (см. фото 3) изначально состоял из пяти человек и официально именовался «Техническим руководством лётными испытаниями ракеты А-4».

Для справки: Н.А. Пилюгин назначен главным инженером, главным конструктором НИИ-885 1 января 1948 г.²⁸.

²⁶ Задача особой государственной важности. Из истории создания ракетно-ядерного оружия и Ракетных войск стратегического назначения (1945 – 1959 гг.). – М.: РОССПЭН, 2010. - с. 133-134.

²⁷ Там же. С. 144.

²⁸ ЦММЛС. Ф. 306. Оп. 1. Д. 2. Л. 19.



Фото 3. Техническое руководство пусками ракеты А-4 (слева направо): Глушко В.П., Рязанский М.С., Бармин В.П., Королёв С.П., Кузнецов В.И.

Капустин Яр. Октябрь 1947 г.

Поскольку мемуары Б.Е. Чертока являются в некотором роде «энциклопедией истории развития отечественной ракетной техники», то обратимся снова к его мнению:

«...в процессе первых полигонных испытаний организационно окреп неформальный орган – Совет главных конструкторов во главе с Сергеем Павловичем Королёвым. Авторитет этого Совета как межведомственного, не административного, а научно-технического руководства для всей последующей нашей деятельности имел решающее значение»²⁹.

В этом высказывании Бориса Евсеевича хочется обратить внимание на два обстоятельства. Во-первых, Черток называет Совет Главных органом научно-технического руководства. Практически такую формулировку мы встретили в цитируемом выше документе.

²⁹ Черток Б.Е. Ракеты и люди. - М.: Машиностроение, 1994. - с. 195.

Вторая особенность бросается в глаза не сразу: вынося свой вердикт о деятельности Совета, Черток, тем не менее, ни разу не упомянул, и уж тем более не описал ни одного совещания главных конструкторов в Капустином Яре за 1947 год (как, впрочем, и за многие последующие годы). Все обсуждения, которых он касается в этот период, имели место на заседаниях Госкомиссии. Возникает вопрос: а было ли хотя бы одно совещание Главных конструкторов в «чистом виде» при пусках ракеты А-4?

Если здраво рассудить, то едва ли. Полагаю, что в тот период и не могло быть деления на совещания либо Главных конструкторов, либо Госкомиссии. Для всех присутствующих на полигоне всё было впервые. Работа при первых испытаниях была настолько сконцентрирована, что выделить отдельные виды заседаний, скорее всего, было невозможно. Поэтому, по методу поглощения, все совещания на полигоне были заседаниями Государственной комиссии.

Говоря о смысле деятельности Совета Главных конструкторов, мы, как правило, заявляем о том, что схема такого Совещания позволяла решать вопросы и принимать технические решения, минуя вышестоящие инстанции. Но если в 1947 году в Капустином Яре все вопросы обсуждались на Госкомиссии, то неплохо бы рассмотреть её состав.

Всё в том же сборнике, подготовленном Ивкиным и Сухиной, читаем:

«Руководство проведением опытных пусков Правительство СССР возложило на специальную комиссию в составе:

- 1. Яковлева Н.Д. — МВС — председатель*
- 2. Устинова Д.Ф. — МВ*
- 3. Серова И.А. — МВД*
- 4. Воронцова Н.И. — МПСС*
- 5. Терентьева В.П. — МСП*
- 6. Виноградова В.И. — МВС*
- 7. Кочнова Н.И. — ММиПС*
- 8. Воробьева М.П. — МВС*
- 9. Сукова М.К. — Главкислород*
- 10. Ветошкина С.И. — МВ*
- 11. Жигарева П.Ф. ВВС МВС*

12. Шликина С.Н. – МАП»³⁰.

Сделаем пару ремарок по вышеприведённому тексту.

1. Первая комиссия по пускам называлась специальной комиссией, а не Государственной, вероятно, по аналогии со Спецкомиссией, под эгидой которой работали будущие ракетчики в Германии.

2. В комиссию входили в должностном отношении: начальник ГАУ, министр вооружения, заместители министров соответствующих министерств, начальник Главкислорода, военачальники.

Но тогда получается, что, обсуждая совместно, внутри спецкомиссии, все технические проблемы, связанные с пуском А-4, наши Главные конструкторы не имели потребности в изменении установившихся традиций. Поскольку вышестоящее министерское руководство находилось здесь же, традиционное ведомственное согласование происходило автоматически.

Эффективность работы комиссии путём прямого совещания специалистов различного ведомственного подчинения могла быть оценена не только С.П. Королёвым, но и другими участниками испытаний. Эта эффективность определялась отсутствием бюрократической волокиты и максимальным использованием творческого потенциала коллектива соратников. Поэтому подобные совещания обязательно должны были рано или поздно начаться на т.н. «Большой земле».

Принципиальным моментом рождения рассматриваемого нами Совета должен считаться факт отмены ведомственного согласования в пользу совещания Главных конструкторов. Соответствующие документы пока не найдены, поэтому вопрос о первом полномочном совещании Главных остаётся открытым.

Подытоживая рассмотрение лётных испытаний ракеты Фау-2 на полигоне Капустин Яр, хочу подчеркнуть, что их основное значение в организационном плане – это рождение формы коллегиального технического руководства в виде совещания специалистов различного ведомственного подчинения. При этом надо иметь в виду, что такая форма работы родилась исключительно в процессе работы специальной комиссии по проведению пусков ракеты А-4.

³⁰ Задача особой государственной важности. Из истории создания ракетно-ядерного оружия и Ракетных войск стратегического назначения (1945 – 1959 гг.). – М.: РОССПЭН, 2010. - с. 144.

Каковы функции совещания Главных конструкторов?

Та или иная форма деятельности появляется не сама по себе, а как отражение содержания этой самой деятельности. Любой специалист с техническим образованием скажет, что связующим компонентом между формой и содержанием всегда является функция.

Мы уже выяснили, что формой в данном случае стало совещание Главных конструкторов. Содержанием мы считаем, конечно, разработку новых образцов ракетно-космической техники. Что касается функций Совещания, то выше мы уже касались этого.

Отсутствие необходимых документов не позволяет нам проследить за проведением Совещаний во времени. Ограничимся имеющимися протоколами периода подготовки первого пилотируемого полёта и на их основании попробуем уточнить функциональную составляющую деятельности изучаемого нами коллектива.

В первую очередь, рассмотрим протокол Совещания Главных конструкторов от 25 сентября 1960 г. Это заседание в некотором роде можно считать историческим, т.к. на нём принимались основные технические решения, позволившие перейти от разработки корабля-спутника к созданию непосредственно пилотируемого аппарата³¹.

Полный состав присутствующих пока не выяснен, но среди выступающих на совещании были Королёв С.П., Яздовский В.И., Алексеев С.М., Риман В.С., Раушенбах Б.В., Гусев Л.И., Агальцов Ф.А. Учитывая рассылку, можно в этот список добавить ещё Исаева А.М., Бармина В.П., Глушко В.П., Кузнецова В.И., Косберга С.А. На совещании присутствовало не менее 20 чел., председательствовал М.С. Рязанский, протокол вели проектанты К.П. Феоктистов, Е.Ф. Рязанов, Н.П. Белоусов.

Что можно сказать о должностном представительстве совещания? В.И. Яздовский – заместитель начальника института авиационной и космической медицины, Л.И. Гусев - директор НИИ-695, где разрабатывались радиосистемы для «Востока», Ф.А. Агальцов – заместитель Главного командующего ВВС. Ос-

³¹ Отраслевой архив. Ф. 007. Оп. 10.1. Д. 38. Лл. 241-244.

тальные из вышеназванных действительно являлись главными конструкторами систем для корабля «Восток».

После доклада С.П. Королёва последовало несколько выступлений по системам корабля и условиям полёта человека. Но основное внимание было уделено рассмотрению безопасности человека на всех этапах полёта.

Решение совещания привожу дословно:

1. *«Одобрить «Основные положения для разработки и подготовки объекта «Восток-3А».*

2. *Считать согласованными основные исходные данные по системам объекта «Восток-3А». Дополнительные вопросы должны быть согласованы разработчиками в рабочем порядке в кратчайшие сроки.*

3. *Поручить Главному конструктору КОРОЛЕВУ С.П. утвердить «Исходные данные на разработку системы аварийного спасения пилота объекта «Восток-3А» в соответствии со схемой, изложенной в докладе.*

4. *Поручить ОКБ-1, НИИ-4 и ОПМ проработать вопрос о длительности нормального полета объекта «Восток-3А» (в пределах одних суток) и возможности максимального сокращения времени прогнозирования движения объекта, необходимого для выработки команд на спуск его в заданном районе».*

На мой взгляд, одну из функций совещания Главных конструкторов очень чётко формулирует п. 2 данного решения, и функция эта - согласовательная.

Задача согласования технических решений Главными конструкторами особенно просматривается в документе от 7 октября 1960 г., направленном В.И. Кузнецовым в адрес С.П. Королёва и Н.А. Пилюгина. В сопроводительном письме Кузнецов указывает, что по решению ВПК состав гироприборов для объектов должен был быть согласован Мишиным В.П. совместно с главными конструкторами до 25 августа. Совещание по данному вопросу не было проведено, поэтому Виктор Иванович взял на себя оформление соответствующего протокола и разослал его проект в ОКБ-1, НИИ-885 и в вышестоящие инстанции ГКОТ, ГКРЭ и ГКС³².

Через 2 с лишним месяца 19 декабря В.П. Мишин отправляет В.И. Кузнецову и Н.А. Пилюгину предложения ОКБ-1

³² Там же. Лл. 149-156.

по характеристикам гиросприборов³³, а 31 декабря Н.А. Пилюгин подводит черту под протоколом, утвердив окончательный состав разрабатываемого оборудования³⁴.

Но не следует думать, что согласование было единственной задачей Совещания. Поскольку Главные конструкторы несли персональную ответственность за разработанные под их руководством системы, они обязаны были в качестве итога своей работы по конкретному изделию подготовить заключение для передачи готового изделия в следующую инстанцию, которой являлась Государственная комиссия по пуску.

Вот как это формулируется в «Основных положениях для разработки и подготовки объекта «Восток-3А»:

«г) заключение о допуске ракеты-носителя и объекта «Восток-3А» к испытаниям в в/ч 11284 дается совместным решением Главных конструкторов по результатам сборки и комплексных испытаний ракеты-носителя или объекта «Восток-3А»³⁵.

Подготовкой такого заключения и подписанием его, вероятно, функции Совещания заканчивались. Далее головные Главные конструкторы работали в составе Государственной комиссии до окончания программы полёта изделия.

В работах Г.С. Ветрова есть указание на значительно более широкие полномочия совещания Главных конструкторов, а именно - принятие перспективных программ по ракетной технике. Ветров пишет, что 16 июля 1957 года С.П. Королёв, перед совещанием на правительственном уровне, обсуждал с Главными конструкторами доклад «Предварительные результаты исследования перспектив развития ракет дальнего действия»³⁶. О самом совещании Георгий Степанович пишет двумя-тремя штрихами, решение совещания не приводит, лишь указывает на общее мнение присутствующих, что доклад необходимо оформить в виде отчёта. К сожалению, этой информации крайне недостаточно, чтобы делать какие-то выводы. Не имея в руках протокола данного заседания, оставляю пока это свидетельство Г.С. Ветрова без комментариев.

³³ Там же. Лл. 266-267.

³⁴ Там же. Л. 269.

³⁵ Там же. Л. 256.

³⁶ С.П. Королёв и его дело. Свет и тени в истории космонавтики. – М.: Наука, 1998. – с. 234-239.

Как правильно назвать?

Рассмотрим источники, позволяющие составить представление о терминах, употреблявшихся в раннем периоде истории космонавтики. Перед глазами 2 документа: протокол совещания Главных конструкторов от 19 июля 1961 г.³⁷ и протокол совещания технического руководства от 27 июля 1961 г.³⁸. Оба совещания вёл С.П. Королёв. На первом присутствовало 34 человека, на втором – 29. В первом случае основным был вопрос подготовки систем обеспечения жизнедеятельности корабля «ВОСТОК-ЗА». На втором заседании главное внимание уделялось подготовке двигателей ракеты и ТДУ корабля к пуску второго пилотируемого аппарата.

Состав присутствующих на этих совещаниях отличался незначительно: 17 специалистов были и там, и там. Должностной состав практически одинаков: представители госкомитетов, на втором заседании представитель ВПК, а далее на обоих совещаниях главные конструкторы, заместители С.П. Королёва, ведущий проектант и ведущий конструктор по «Востоку», военная приёмка, космонавты и др.

На втором заседании сильнее представлены министерские структуры, но в остальном оба протокола идентичны: решаются аналогичные вопросы (система жизнеобеспечения в первом случае и готовность двигателей и средств радиосвязи во втором), по результатам обсуждения принимаются соответствующие решения. В обоих случаях протокол рассылается в вышестоящие организации и в предприятия по тематике: в первом случае ОКБ-124, завод № 918, ЛИИ, ГНИИИАиКМ и помощнику главного конструктора на Байконуре; во втором – двигательные ОКБ и НИИ-695.

Сопоставимость обоих протоколов, а значит, и самих совещаний приводит к выводу, что «совещание Главных конструкторов» и «совещание технического руководства» суть одно и то же, только лишь названное по-разному. Конечно, двух доку-

³⁷ АРКК. Д. 9460. Лл. 59-70.

³⁸ Там же. Лл. 95-102.

ментов совершенно недостаточно, чтобы с уверенностью делать такой вывод. Но применительно к Главным конструкторам мы уже встречали термин «техническое руководство» на полигонных испытаниях 1947 г., что данными протоколами только лишний раз было подтверждено.

Всё же обратимся и к другим источникам:

В Постановлении Совета Министров СССР № 1239-630 «Об утверждении Комиссии по руководству испытаниями изделия Р-7» от 31 августа 1956 г. значится:

«Совет Министров Союза ССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить Комиссию по проведению летных испытаний изделия Р-7 в следующем составе:

Рябиков В.М. — председатель комиссии

Неделин М.И. — зам. председателя комиссии

Руднев К.Н. — зам. председателя комиссии

Королев С.П. — член комиссии — технический руководитель испытаний

Глушко В.П. — член комиссии — зам. технического руководителя испытаний

Рязанский М.С. — член комиссии — зам. технического руководителя испытаний

Пилюгин Н.А. — член комиссии — зам. технического руководителя испытаний

Бармин В.П. — член комиссии — зам. технического руководителя испытаний

Кузнецов В.И. — член комиссии — зам. технического руководителя испытаний

Пересыпкин И.Т. — член комиссии

Мрыкин А. Г. — член комиссии

Владимирский СМ. — член комиссии

Ударов Г. Р. — член комиссии

Нестеренко А. И. — член комиссии

Пашков Г.Н. — член комиссии»³⁹.

³⁹ Задача особой государственной важности. Из истории создания ракетно-ядерного оружия и Ракетных войск стратегического назначения (1945 – 1959 гг.). – М.: РОССПЭН, 2010. - Л. 517.

Цитируемый документ позволяет правильно аннотировать наиболее популярное фото, которое связывают с Советом Главных. «Знаменитая лавочка» на Байконуре известна каждому, кто хоть чуть-чуть соприкоснулся с историей космонавтики. Но далеко не все знают, что данный снимок является лишь частью первоначального документа (см. фото 4). На нём необходимо остановиться подробнее.

Не знаю, кому первому пришло в голову провести с данным документом своего рода «хирургическую операцию». Что произошло? Некий деятель своей волей отрезал от цельного снимка ту часть, которая его не устраивала, т.е. изображение Главного конструктора телеметрической системы «Трал» А.Ф. Богомолова. Затем оставшейся части документа было дано название тоже по принципу: как удобно.

В результате, получился миф. Суть его состоит в том, что мы снимок из шести человек называем первым составом Совета Главных конструкторов. При этом начало Совета выводим из 1946 г., пусть даже из 1947, а фото предъявляем на 10 лет моложе. Спрашивается: «где они были столько времени?»

Чрезмерная популярность усечённого варианта этого снимка привела к анекдотической ситуации (по свидетельству К.К. Белостоцкой), когда при публикации полного фото от ОКБ МЭИ, главным конструктором которого являлся А.Ф. Богомолов, потребовали акт экспертизы, удостоверяющий подлинность документа.

На самом деле полное право на существование имеет, конечно, первоначальный снимок, который следует назвать: «Главные конструкторы ракеты Р-7» или, если быть совсем точными: «Головные Главные конструкторы ракеты Р-7». При правильной аннотации всё встанет на место, и почва для анекдотов исчезает.

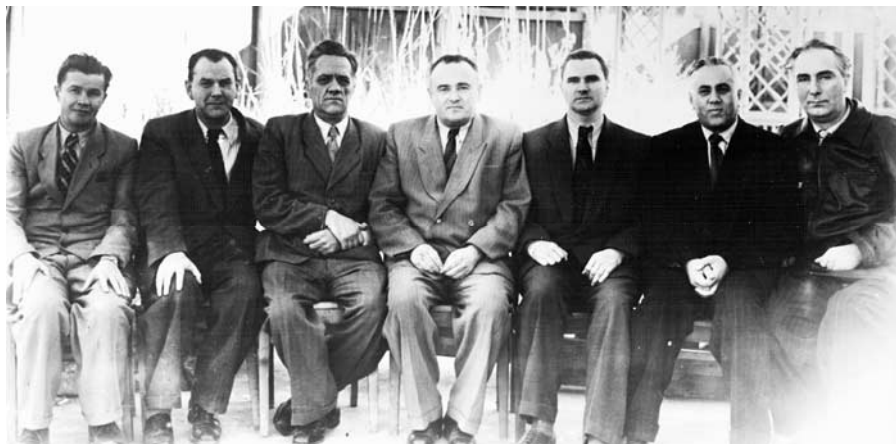


Фото 4. Главные Главные конструкторы ракеты Р-7 (слева направо): Богомолов А.Ф., Рязанский М.С., Пилюгин Н.А., Королёв С.П., Глушко В.П., Бармин В.П., Кузнецов В.И.

Байконур. 3 ноября 1957 г.

Но если мы всё же хотим дать название усечённому варианту, то должны обратиться к вышеприведенному Постановлению: на снимке из шести человек представлено «Техническое руководство по испытаниям ракеты Р-7» (см. фото 5).



Фото 5. Техническое руководство по испытаниям ракеты Р-7 (слева направо): Рязанский М.С., Пилюгин Н.А., Королёв С.П., Глушко В.П., Бармин В.П., Кузнецов В.И.

Байконур. 3 ноября 1957 г.

Кто главнее?

Существует устойчивое мнение, что решениям Совета Главных конструкторов подчинялись даже министры. Об этом иногда рассказывают на экскурсиях в музеях (в т.ч. и автору доводилось озвучивать эту мысль), в частных разговорах и пр.

Например, в уже упоминавшейся книге «Совет Главных» читаем:

«С решениями Совета Главных считались и ЦК партии, и Совет Министров»⁴⁰.

Думаю, что эти мнения требуют корректировки. Надо иметь в виду, что задачи, решаемые чиновниками министерств и конкретно Министрами, существенно отличаются от задач технического руководства. Главный конструктор несёт ответственность за качество своего труда, которое складывается из совокупности многих технических решений, принимаемых на подведомственном ему пространстве. Задачи любого министерства – организация и обеспечение производственного процесса и контроль выполнения постановлений, планов и проч. директив. Т.е. функции министерств – административные, а главных конструкторов – технические.

Об этом опять же у Б.Е. Чертока:

«Министры и правительственные чиновники, имевшие непосредственное отношение к ракетно-космической тематике, были не в силах противостоять авторитету Совета главных. Иногда они сами участвовали в его работе. ... в целом поддерживали технические предложения Совета»⁴¹.

Думаю, читатель согласится, что «не противостоять авторитету» и «подчиняться решениям» – далеко не одно и то же.

«...поддерживали технические предложения Совета». А как же иначе?! «Богу - Богово, Кесарю – Кесарево!» Ситуацию, в которой министр вмешивается в технические решения главного конструктора, можно охарактеризовать лишь выводом, что один из них не соответствует занимаемой должности. И речь в высказывании Чертока идёт, на мой взгляд, не о подчинении одних другим, а о разделении функций.

Что касается реальной субординации, то об этом достаточно сказано в документах.

⁴⁰ Белоглазова Е.Т. Совет Главных. – М.: Патриот, 2007. – с. 73.

⁴¹ Черток Б.Е. Ракеты и люди. - М.: Машиностроение, 1994. – с. 10.

Приказ ГКОТ № 213сс от 18 мая 1960 г. касался выполнения Постановления от 10 декабря 1959 г. «О развитии исследований по космическому пространству. Читаем:

«ВПК «Поручила т.т. Королёву и Келдышу с участием главных конструкторов смежных организаций разработать в недельный срок предложения о порядке работ по тщательной подготовке материальной части и проведению запуска космических объектов, имея в виду обеспечить её надёжную работу⁴²».

Ещё один приказ ГКОТ № 96 от 15 марта 1961 г.:

«3. Главному конструктору ОКБ-1 т. Королеву:

- подготовить в двухнедельный срок и представить в Госкомитет согласованную с главными конструкторами программу обработки объекта «Восток-2» в 1961 году;

...

- в двухнедельный срок рассмотреть и согласовать технические задания на комплекс «Восток-4», комплектующие системы и аппаратуру и о результатах согласований доложить в Госкомитет;

- в двухнедельный срок представить в Госкомитет согласованные с главными конструкторами предложения о проведении в 1961 году проектной разработки нового объекта типа "Восток" (на базе изделия 8К78) с расширенными задачами в оборонных целях»⁴³.

Если читатель помнит, то в 1947 году ситуация была развёрнута ровно на 180 градусов: там С.П. Королёв предлагал ведомствам «согласовать» документацию.

Итак, ещё одно устоявшееся мнение о деятельности Совета Главных конструкторов не получает подтверждения, как только мы обращаемся к документам. Не министры подчинялись выработанным Главными конструкторами решениям, а сами совещания конструкторов иногда инициировались приказами сверху.

И данное обстоятельство даёт повод лишний раз заострить внимание на необходимости наиболее точных словесных формулировок при описании тех или иных событий. В противном случае, мы сами невольно оказываемся создателями мифов при написании исторических работ.

⁴² РГАЭ. Ф. 298. Оп. 1. Д. 1414. Л. 33.

⁴³ РГАЭ. Ф. 298. Оп. 1. Д. 2021. Л. 203.

О терминологии

В развитие мысли о точности формулировок хотелось бы обратить внимание читателя на вопрос, связанный с использованием термина «Совет Главных конструкторов». В предыдущем изложении, по возможности, я старалась избегать его применения. Почему? В документах рассматриваемого периода (вплоть до 1961 г.) до сих пор этот термин не встречался.

Это касается не только тех документов, к содержанию которых уже привлекалось внимание, но и нескольких других, имеющих в распоряжении.

Дневники Н.П. Каманина, заместителя начальника Главного штаба ВВС, зафиксировали «многие важнейшие события "утра космической эры", в которых он принимает самое непосредственное участие», как сказано в предисловии к книге. Вплоть до кончины С.П. Королёва в записях Николая Петровича мы встречаем только такие формулировки: «С.П. Королёв и главные конструкторы», «Госкомиссия и главные конструкторы», «техническое совещание» или «совещание технического руководства». Впервые запись «Совет Главных» появляется лишь под датой 10 декабря 1966 года, а «совещание Главных конструкторов» - ещё позднее.

Далее обратимся к воспоминаниям сотрудников ОКБ-1, участников подготовки первых пилотируемых полётов, которые были написаны во исполнение приказа С.П. Королёва № 26 от 30 июля 1961 г. Текст приказа гласит:

«В целях сохранения практического опыта и отдельных технических фактов, данных и пр. по осуществлению полёта первого советского человека на космическом корабле-спутнике "Восток" в космическое пространство (12 апреля 1961г.) -

ПРИКАЗЫВАЮ:

Помощнику заместителя главного конструктора т. ДОРОФЕЕВУ В.А., начальникам отделов т.т. КРЮКОВУ С.С., КОРЖЕНЕВСКОМУ Э.И., ЮРАСОВУ И.Е., АБРАМОВУ А.П., ТИХОНРАВОВУ М.К., БОЛДЫРЕВУ Г.Г., ЛАВ-

РОВУ С.С., БРОДСКОМУ Э.Б., РАУШЕНБАХУ Б.В., РЯЗАНОВУ Е.Ф. и начальнику цеха тов. ИВАНОВУ В.М., а также ведущему конструктору тов. ПАЛЛО А.В. представить в описательной форме наиболее интересные процессы конструирования, производства, испытания, подготовку старта, а также старт космического корабля "Восток" с ракетододрома.

Кроме того желательно описать процесс наблюдения наземными станциями за полётом корабля, связь с ним, а также приземление, если такие данные имеются.

Указанным начальникам подразделений привлечь к составлению этого описания ведущих лиц, принимавших непосредственное участие в работах над "Востоком".

Все указанные материалы представить т. КОРНЕЕВУ Л.К. к 1-му сентября с.г.

Контроль по выполнению настоящего приказа возложить на начальника группы Л.К. КОРНЕЕВА»⁴⁴.

Ценность собранных воспоминаний для наших исследований объясняется двумя важными, по мнению автора, обстоятельствами. Во-первых, время написания - 1961–1962 гг., т.е. зафиксированы «самые свежие впечатления». Во-вторых, работа велась в закрытом режиме, а, значит, авторы имели возможность что называется, не стесняться выражений, т.к. писали в отсутствие цензуры.

При подготовке сборника документов к 50-летию полёта Ю.А. Гагарина часть воспоминаний была рассекречена. В общей сложности, в нашем распоряжении находятся воспоминания 17-и участников работ. Поразительный факт – на 264 листах воспоминаний – ни одного словосочетания «Совет Главных», лишь один раз встречается термин «совещание главных конструкторов». Приведу данную цитату из текста, датированного 4 апреля 1962 г. (имя автора пока не удалось определить):

«В начале ноября 1958 г. /порядка 10 ÷ 14 ноября/ под руководством С.П. Королева состоялось совещание главных конструкторов по вопросу работ над созданием аппаратов для полета человека и спутников–разведчиков.

⁴⁴ АРКК. Д. 2270. Лл. 10-11.

На совещании были заслушаны доклады С.П. Королева по постановке задачи, К.П. Феоктистова - по проекту спутника с человеком, Н.П. Белоусова по вертикальному /до высоты 100 ÷ 150 км/ полету человека на ракете, Е.Ф. Рязанова по спутнику-разведчику.

Совещание пришло к заключению о целесообразности проведения работ по созданию спутника с человеком, подтвердило целесообразность вести работы по созданию спутника с человеком и спутника-разведчика на базе единой конструкции.

Кроме того совещание пришло к заключению о нецелесообразности продолжения работ по проекту вертикального полета человека, поскольку этот проект в принципе не решал задачу сколь-нибудь длительного полета человека в космическое пространство, а работы по этому проекту могли задержать работы по созданию спутника с человеком» (подчёркнуто в документе – Л.В.)⁴⁵.

Среди всех воспоминаний этого периода заслуживает отдельного рассмотрения работа уже известного нам А.И. Осташёва. 73 страницы его воспоминаний от 15 марта 1962 г. содержат некоторый общий исторический анализ развития техники и научных исследований, позволивших осуществить успешный пуск 12 апреля 1961 г. Также Аркадий Ильич рассказывает об отдельных пусках, предшествующих пилютируемому полёту.

Например, А.И. Осташёв очень подробно описывает ситуацию с полётом корабля 1КП, сложности с системой ориентации, выявившиеся по данным телеметрии и поведение в этой ситуации членов оперативных групп в Болшево и Тюра-Таме. Приводит анализ данных, находившихся в распоряжении той и другой группы, и рекомендации каждой из них на основании имеющихся данных. Подробно останавливается на мотивах, толкнувших С.П. Королёва к решению спускать корабль, используя отказавшую систему.

Разбирая сложности следующего пуска, повлекшие из-за возникших пульсаций в двигателе гибель корабля и собачек, Осташёв останавливается на главных выводах из анализа этой

⁴⁵ АРКК. Д. 2924. Л. 190.

аварии, которые «оказались весьма поучительными для переоценки стиля» работы вообще. Дальнейший текст посвящён полётам остальных технологических кораблей, а также первых двух пилотируемых. Есть в тексте и лирические отступления, и критика государственного руководства в части чрезмерного засекречивания участников работ, но нет ничего об особом стиле совещаний с Главными конструкторами.

Может быть, Аркадий Ильич не принимал участия в таких заседаниях? Его фамилия значится, по крайней мере, в анализируемом выше протоколе совещания технического руководства от 27 июля 1961 г. На страницах рассматриваемых воспоминаний как раз приведён пример с этого совещания:

«Вспоминается один интересный эпизод взаимной пикировки двух главных конструкторов двигателей: В.П. Глушко и С.А. Косберга.

Обсуждался вопрос о надёжности двигателей: В.П. Глушко, выслушав сообщение С.А. Косберга, высказал мысль, что статистика мала и надо бы ее иметь достаточной для полной уверенности в надёжности двигателя разработки С.А. Косберга. На это С.А. Косберг шутливо возразил: "Вот бы мне, Валентин Петрович, Вашу способность любые процессы и явления в двигателе обосновывать, как вполне ясные и в тоже время только положительные".

Этим, правда, С.А. Косберг не избавил себя от набора дополнительной статистики. Его обязали провести не менее 5-ти контрольных запусков на стенде»⁴⁶.

Из всего совещания для Осташёва примечательным оказался только этот эпизод, и ... никаких восторгов по поводу организационных особенностей! Одно из обычных текущих обсуждений. Приведу ещё небольшую лингвистическую статистику данного документа.

В тексте (как уже было отмечено, на 73 страницах) встречаются словосочетания:

«главные конструкторы» - 2 раза,

«Госкомиссия» - 14 раз,

«совещание (или обсуждение) у С.П. Королёва» – 8 раз,

⁴⁶ Там же. Л. 143.

«С.П. Королёв - технический руководитель» - 7 раз.

В связи с этим встаёт вопрос: почему Аркадий Ильич, участвующий непосредственно в обсуждениях Главных конструкторов, ничего не пишет о работе такого совещания, о существовании Совета Главных как такового?

Мне видится возможный ответ в том виде, как он сформулирован в стихотворении Сергея Есенина: «Лицом к лицу лица не увидать. Большое видится на расстоянье...» Как правило, участники любых грандиозных событий в момент самих событий воспринимают ситуацию обыденно, осознание значимости приходит со временем. Вполне возможно, что в рассматриваемый период совещание Главных конструкторов являлось обыкновенным рабочим моментом.

Тем не менее, именно эти воспоминания А.И. Осташёва заставляют относиться с сомнением к его высказываниям 1993 г. относительно заседания Совета в июне 1947 г.

Какие свидетельства мы можем предъявить ещё?

Запись в ежедневнике главного конструктора стартовых комплексов В.П. Бармина:

28 февраля [1966 г.] *«Совещание гл. конструкторов у Челомея по 700 с 3^х до 5 ч»*⁴⁷.

2 июня [1966 г.] *«в 10 ч. до 2 дня Совет в ОПМ (Келдыш) по модернизации 500»*⁴⁸.

Почему бы Бармину в своём дневнике (для себя!) не написать более удобное и короткое сочетание «Совет Главных у Челомея»? А на другой дате он пишет «Совет», имея в виду «узаконенный» Межведомственный совет по исследованию космического пространства, председателем которого и являлся М.В. Келдыш.

Подтверждением мысли об отсутствии термина «Совет Главных» в первые 20 лет советской космонавтики могут стать материалы архива Г.С. Ветрова. Георгий Степанович в течение почти трёх десятков лет работал с архивом ОКБ-1 (ныне РКК «Энергия»). Он был кропотливым исследователем и очень аккуратно относился к содержанию документов, к использованию

⁴⁷ ЦМАМЛС. Ф. 319. Оп. 1. Д. 59. Л. 28об.

⁴⁸ Там же. Л. 80об.

формулировок, и в этом может считаться хорошим ориентиром для многих авторов исторических работ.

Всё это пишу с целью подчеркнуть, что содержание записей Г.С. Ветрова с большой степенью достоверности отражает содержание изученных им документов. В картотеке историка самое раннее указание на документы, зафиксировавшие совещания главных конструкторов, относится к 25 декабря 1952 г. и вплоть до 1967 года все выписки относительно нашей темы содержат этот термин. Впервые в его картотеке «Совет ГК» встречается под датой 5 мая 1967 года. И дальнейший интерес представляет ещё одна карточка:

*«68.05.15 ВПК решением 123 утвердил положение о Совете гл<авных> конструкторов».*⁴⁹

Итак, говоря о раннем периоде советской космонавтики, мы не имеем оснований говорить о Совете Главных, а можем употреблять лишь термины «совещание Главных конструкторов» или «техническое руководство», как мы видим это из различных источников. Также необходимо помнить, что форма совещания Главных конструкторов впервые появилась в процессе работы спецкомиссии при лётных испытаниях ракеты А-4 в 1947 году, связь между этими двумя коллективами ещё предстоит исследовать.

Но напрашивается закономерный вопрос: почему нельзя вместо слова «совещание» использовать его синоним «совет»?

Слова «совещание» или «руководство», по мнению автора, имеют смысл некоторого происходящего или произошедшего действия. Они указывают, скорее, на вид деятельности, форму принятия решений.

Слово «Совет» для нас ассоциируется, прежде всего, с такими привычными понятиями, как Верховный Совет, Совет Обороны, Совет Федерации, Межведомственный Совет по космическим исследованиям. Т.е. в нашем сознании под этим термином вольно или невольно возникает некий орган, узаконенный каким-либо документом и имеющий постоянный состав.

⁴⁹ ЦМАМЛС. Ф. 328. Оп. 2. Усл. Д. 37.

По всей видимости, совещание ГК было «узаконено» и стало официальным Советом Главных конструкторов, именно 15 мая 1968 года, хотя данный термин начал употребляться раньше, что зафиксировано в дневниках Н.П. Каманина и вытекает из записей Г.С. Ветрова.

Тем не менее, имеющиеся в нашем распоряжении документы применительно к первым двум десятилетиям не подтверждают наличия постоянного состава из шести наиболее часто упоминаемых личностей на совещаниях Главных конструкторов. Но эти же документы свидетельствуют об удачной форме согласования и принятия решений и вообще технического руководства разработкой ракетно-космической техники. И в организационном плане эта форма явилась своего рода «Ноу-хау» научной организации труда.

В данной работе автором поставлены некоторые вопросы к теме, о которой знают многие, но которую практически никто ещё не изучал. Вопросы эти касаются легендарного Совета Главных конструкторов, деятельность которого складывалась в определённых условиях для решения наиболее важных задач, поставленных перед страной послевоенным развитием мировой обстановки. Форма этой деятельности в виде совещания Главных конструкторов стала важным организационным моментом в истории становления и развития новой для середины XX века области деятельности страны – ракетной, а затем и ракетно-космической отрасли.

Именно постановка вопросов, заострение внимания на разных аспектах при рассмотрении темы являются главной целью данной работы. Для получения окончательных ответов требуется тщательное исследование многих источников, доступ к которым пока ещё представляет сложности.

Перечень встречающихся сокращений и аббревиатур

1КП – технологический корабль-спутник «Восток» без системы жизнеобеспечения, теплозащиты и средств спуска, запускался 15 мая 1960 г. для проверки работы основных систем корабля.

8К78 – четырёхступенчатая ракета-носитель «Молния»

АРКК – архив РКК «Энергия»

ВВС – Военно-Воздушные силы

ВПК – Комиссии по военно-промышленным вопросам при Президиуме Совета Министров СССР

в/ч 11284 – 5-й научно-исследовательский испытательный полигон Министерства обороны СССР (НИИП-5, ныне космодром Байконур)

ГАУ – Главное артиллерийское управление Советской Армии

ГК – главные конструкторы

ГКОТ – Государственный комитет Совета Министров СССР по оборонной технике

ГКРЭ - Государственный комитет Совета Министров СССР по радиоэлектронике

ГКС - Государственный комитет Совета Министров СССР по судостроению

ГНИИИАиКМ - Государственный научно-исследовательский испытательный институт авиационной и космической медицины

ГОКО – Государственный Комитет обороны (ГКО)

ГСКБ ММиП – Государственное специальное конструкторское бюро Министерства машиностроения и приборостроения

ЛИИ – Лётно-исследовательский институт

МАП – Министерство авиационной промышленности

МВ – Министерство вооружения

МВД - Министерство внутренних дел

МВС – Министерство Вооружённых сил

МПСС – Министерство промышленности средств связи

МСП – Министерство судостроительной промышленности

МЭИ – Московский энергетический институт

НИИ – научно-исследовательский институт

НПО – научно-производственное объединение

ОКБ – опытно-конструкторское бюро

ОПМ - Отделение прикладной математики Математического института им. В.А. Стеклова АН СССР

РАН – Российская академия наук

РГАНТД - Российский государственный архив научно-технической документации

РГАЭ - Российский государственный архив экономики

РКК – Ракетно-космическая корпорация

РКТ - ракетно-космическая техника

СМ СССР – Совет Министров Союза Советских Социалистических республик

ЦК ВКП(б) – Центральный Комитет Всесоюзной Коммунистической партии (большевиков)

ЦМАМЛС – Центральный московский архив-музей личных собраний.

Содержание

Предисловие	2
Что дала Германия?	5
Где искать начало?	18
Каковы функции совещания Главных конструкторов?	24
Как правильно назвать?	27
Кто главнее?	31
О терминологии	33
Перечень встречающихся сокращений и аббревиатур	41