

ПОСЛЕВОЕННОЕ "СОТРУДНИЧЕСТВО" С НЕМЕЦКИМИ УЧЕНЫМИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ (1945-1953 ГГ.)

Интенсивное развитие научно-технической мысли в 20-х – 40-х годах XX века привело к кардинальному изменению в военно-технической сфере почти всех стран мира. Начало Второй мировой войны дало импульс для появления новых уникальных образцов военной техники в Германии, США, Англии, СССР. Впереди всех, по праву, можно назвать Германию. Особенно ярко это проявилось к концу войны. Создавая "чудо-оружие", третий Рейх пытался с его помощью не только вселить уверенность в нацию, но также переломить и выиграть войну, хотя это было на тот момент уже не реально.

Очень важно, что противники Германии поняли значение исследовательской работы не только для ведения войн, но и для мирной экономики и культурного развития во всех областях жизни. Также они смотрели на захват ценных немецких изобретений и ученых, как на важнейшую военную задачу. С 1944 г. намечается активизация спецслужб по "охоте" на немецких ученых, а также по захвату наиболее ценных научно-исследовательских материалов. Подготовленная союзниками операция "Пейпер-Клипс"² осуществлялась в основном американцами, однако английские, французские и советские войска принимали не меньшее участие в этом "трофейном походе".

В конце и после войны из Германии в СССР было вывезено не только техническое оборудование, но и несколько сотен первоклассных специалистов, в том числе: профессора доктор Петер Тиссен – директор института физической химии и электрохимии (Институт кайзера Вильгельма), являвшийся одновременно и руководителем сектора химии в государственном научно-исследовательском совете; барон Манфред фон Арденне – крупнейший немецкий ученый в области техники высоких частот, телевидения, электронной микроскопии и разделения изотопов; профессор Макс Фольмер – ординарный профессор физической химии в высшем техническом училище (Берлин - Шарлоттенбург), ведущий специалист в области полупроводников и производства аккумуляторов, имевший громадный авторитет в вопросах военной техники, профессор Густав Герц, занимавший до 1938 г. пост директора института Генриха Герца по исследованию колебательных явлений (Берлин); доктор Николаус Риль – директор научного отдела компании "Ауэр", известный специалист по производству люминесцентных кра-

² Целью этой операции, проведенной в конце войны и после нее, был захват всех ценных научных материалов (а вместе с ними и ученых-специалистов) и вывоз их из Германии.

сок, имеющих большое значение для военной и гражданской промышленности; доктор Л. Бевилогга – директор института холода в Далеме и ученик знаменитого на весь мир профессора Дебие, лауреата Нобелевской премией¹.

Это всего лишь несколько имен, но какую огромную пользу они принесли нашей стране, передавая самые передовые научно-технические достижения, а главное идеи.

В октябре 1946 г. на завод № 2, который находился на территории Куйбышевской области (поселок Управленческий), прибыли немецкие специалисты фирм "Юнкерс", "БМВ" и "Аскания". Цель их приезда заключалась в помощи советским коллегам в разработке опытных реактивных двигателей. Начало "холодной войны" и охлаждения между бывшими союзниками заставили советское руководство задуматься над обеспечением скрытности и секретности в области новейших разработок. Именно внешние обстоятельства подталкивали руководство страны принять решение о переводе немецких опытных конструкторских бюро (далее ОКБ) в СССР².

Работа по двигателям на опытном заводе № 2 легла на плечи главных конструкторов, докторов А. Шайбе и К. Престеля, которые и возглавили два КБ. Директором завода был утвержден Н.М. Олехнович. Согласно постановлению Совета Министров СССР, общее число намеченных к депортации немецких ученых, инженеров и рабочих составляло примерно 2200 человек. Среди них были специалисты в области авиастроения, ракетной техники, атомной техники, электроники, оптики, радиотехники, химии. Число авиастроителей составляло 1250 человек; в основном это были сотрудники конструкторских бюро и научных лабораторий, а также наиболее квалифицированные рабочие. С учетом членов семей специалистов численность депортируемых немцев равнялась 6-7 тысячам человек³.

Каждому из них был выделен продовольственный паек и денежное пособие в размере от 3 до 10 тысяч рублей. Переезд в СССР явился полной неожиданностью для немцев. Все произошло очень быстро и четко. Ранним утром 22 октября 1946 г. к домам, где жили германские специалисты, подъехали армейские грузовики. Сотрудники МВД, сопровождаемые переводчиками и группами солдат, зачитывали поднятым с постелей немцам приказ о немедленной отправке их для продолжения работы в Советский Союз. В это время на вокзалах уже стояли готовые к погрузке железнодорожные

¹ Итоги Второй мировой войны. Сб. статей. М., 1957. С. 351.

² Соболев Д.А. Немецкий след в истории советской авиации: Об участии немецких специалистов в развитии авиастроения в СССР. М., 1996. С. 87.

³ Соболев Д.А. Немецкий след в истории советской авиации: Об участии немецких специалистов в развитии авиастроения в СССР. М., 1996. С. 88.

составы. Немецким инженерам и рабочим разрешалось взять с собой членов семьи, а также предметы домашнего быта и даже мебель. Некоторые немцы согласились ехать добровольно, а тех, кто отказывался, увозили насильно.

Производство ракет, конструирование газовых турбин и реактивных двигателей для авиации, электротехнических устройств, точной механики и оптики, а также разработка соответствующих технологий и производственной техники – все это было достижениями немецких инженеров и рабочих. Они стали учителями для многих молодых русских инженеров. Это был неподдающийся денежному выражению вклад немецких специалистов. Другими словами, истинная цель репараций заключалась не в демонтаже промышленных предприятий Германии, а в "иссечении мозга немецкой нации", в приобретении всего того, что было накоплено ею в области науки и техники.

За короткий срок в октябре-ноябре 1946 г. была проведена акция по расселению "спец. контингента", за что руководителю данной операции Пермякову была объявлена благодарность и выдана денежная премия в размере 1000 руб.⁴ Однако полностью решить жилищный вопрос на заводе не удалось, и поэтому на протяжении всего периода работы немецких специалистов на заводе проблема жилья оставалась острой⁵.

Всего на завод № 2 прибыло 650 немецких инженеров и специалистов. Они получили задание закончить свои последние разработки, которыми занимались в конце войны в Германии, – это турбореактивные двигатели (JUMO-004F, JUMO-012, BMW-003C). В ходе работы эти двигатели дорабатывались и улучшались, так как при испытаниях обнаруживались различные дефекты.

Что же собой представляли немецкие специалисты, работавшие в ОКБ? По образованию они делились на дипломированных инженеров, недипломированных инженеров и техников-чертежников. Дипломированный инженер получал образование в таком же объеме, как и инженеры, окончившие советские вузы. Недипломированный инженер получал хорошее общетехническое образование, включающее все разделы математики, начертательной геометрии; все разделы механики, химии, общее представление о металловедении, физики, теории механизмов и машин (с проектом), деталях машин, сопротивлении материалов и др. После этого обучения можно было перейти на последние два курса в технический университет и получить диплом, но эти два года были уже платными. Техники-чертежники – это уровень наших техников, окончивших техникумы. Недипломированный инженер не мог стать доктором, т.к. нужно было иметь диплом.

⁴ РГАНТД. Р-187. Оп. 1-6. Д.1.Л.37.

⁵ Зрелое В.А., Карташов Г.Г. Двигатели "НК". Самара, 1999. С.14 - 15.

Зимой 1946-1947 гг. на заводе № 2 появился инженер фирмы ЮМО Бранднер, который вскоре стал начальником объединенного конструкторского отдела по разработке двигателей. Так был образован единый центр по разработке двигателей, руководителем которого позднее стал полковник Н.Д. Кузнецов, в будущем Генеральный конструктор.

Жесткие послевоенные условия распространялись и на немцев. За различные нарушения им снижали оклады, штрафовали, объявляли строгий выговор и т.д. Однако, несмотря на такие "жесткости", отношения были довольно демократичными. Во многом тесное "сотрудничество" обогащало как советскую, так и немецкую школу инженеров. В работе немецких специалистов были следующие отличия – исключительная аккуратность и пунктуальность, стиль работы был неторопливым и очень капитальным, детально и дотошно обсуждались различные нюансы и мелочи, составлялась математическая модель и др. Этот стиль немецких инженеров переняли в дальнейшем и советские инженеры. Также была позаимствована и структура ОКБ: деление на конструкторов и расчетчиков.

Для детей немецких специалистов руководством завода была построена школа. Уроки и различные внеклассные мероприятия проводились на немецком языке, тем самым не было никакой дискриминации. Кроме того, немцы, работавшие на территории Куйбышевской области в Упра**, пользовались теми же правами на труд и на отдых, что и их советские коллеги.

Немецкое послевоенное "сотрудничество" дало толчок развитию советского авиадвигателестроения, так как первые двигатели были точной копией тех, которые производились на заводах "Юнкерс" и "БМВ". И хотя в дальнейшем советские ученики превосходили своих немецких учителей, но роль и значение последних не стоит замалчивать или обходить вниманием.

** Так немецкие специалисты называли городок Управленческий