



12 апреля 1961 года Юрий Гагарин первым в мире совершил полет в космос, открыв человечеству дорогу к звездам. В те дни о простом советском летчике узнала вся планета и до сегодняшнего дня он остается символом мировой космонавтики. Грандиозному событию предшествовали годы сложнейшего упорного труда многих людей, которые начали эту работу задолго до апреля 1961 года. Однако в течение долгого времени имена героев освоения космического пространства оставались неизвестными для общества.

Сегодня судьбы главных конструкторов основных предприятий, участвовавших в ракетно-космической программе 1940-х — 1950-х годов – Сергея Королева, Валентина Глушко, Владимира Бармина, Николая Пилюгина и других широко освещены в медийном пространстве, кинематографе, публицистике. Они навсегда вошли в историю космонавтики как создатели первых отечественных боевых, а затем космических ракетных комплексов. Но созданные ими ракеты необходимо было как-то доставить на стартовые позиции, установить на пусковой стол и затем обслужить (заправить, обеспечить их защиту от поражающих факторов ядерного взрыва). Требовалось создать надежные агрегаты наземного оборудования для боевых и космических ракет различных классов и назначения.

Этому делу посвятил свою жизнь главный конструктор Центрального конструкторского бюро тяжелого машиностроения, Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной и Ленинской премий, кавалер трех орденов Ленина, ордена Октябрьской Революции, Красной Звезды, Трудового Красного знамени и семи медалей макеевчанин Николай Афанасьевич Кривошеин.

Он родился 20 мая 1908 года в рабочем поселке при шахте «София» в крестьянской семье выходцев из Воронежской губернии. У Афанасия Демьяновича Кривошеина – шахтера, а затем рабочего Макеевского металлургического завода, было четверо детей:

Антонина, Александр, Николай и Вера. Николай Афанасьевич впоследствии писал в своем дневнике: «Жили мы бедно, но нас часто утешало то, что вокруг нас многие жили еще беднее и поэтому на фоне большой окружающей нищеты нам казалось, что мы жили неплохо». Осенью 1916-го его определили учиться в заводскую начальную школу, но через четыре года учебу пришлось прервать из-за Гражданской войны, поскольку «каждый раз как приходили новые войска, они занимали нашу школу».

Так осенью 1920 года начался трудовой путь Николая Кривошеина на Макеевском металлургическом заводе – от курьера до слесаря 5-6 разряда. В 1926 году он получает рабфаковскую путевку в Харьков, но выбирает столицу - «Отца дома не было, а мать не возражала, чтобы я испытал свое счастье» - и становится студентом рабочего факультета им. Артема при Горной академии в Москве.

После окончания рабфака Николай Кривошеин отказался от обучения в Горной академии и поступил в МВТУ им. Баумана на специальность подъемно-транспортного и общего машиностроения с конструкторским уклоном. По словам Николая Афанасьевича, «в то время для меня это было вершиной мечты».

В 1934 году он отклоняет предложение об аспирантуре и переходит на работу во ВНИИПТМАШ (Всесоюзный научно-исследовательский институт подъемно-транспортного машиностроения). Одним из наиболее интересных проектов молодого инженера в то время стали машины для уборки снега, которые успешно работали в Москве до июня 1941 года.

Затем была работа в Главном управлении подъемно-транспортного оборудования (ГУПТО) Наркомата тяжелого машиностроения, научно-технические командировки в предвоенную Германию и Голландию, подготовка масштабного правительственного проекта развития отрасли подъемно-транспортного машиностроения. Но наступило воскресенье 22 июня 1941 года, и жизнь Николая Кривошеина, одного из ведущих инженеров Наркомтяжмаша, повернула в другое русло...

Уже в первые дни Великой Отечественной войны в Наркомтяжмаше начались работы по срочной эвакуации крупнейших машиностроительных предприятий из европейской части СССР. Николай Афанасьевич выезжал в Западную Сибирь, Алтайский край и Казахстан с целью поиска подходящих производственных площадей для эвакуированных заводов, а в начале 1942 года вернулся в Москву, в должности главного инженера завода

«Красный металлист» спешно организовал производство мин и реактивно-фугасных снарядов, оборудования для полевых аэродромов и аэростатов заграждения.

Победу он встретил в Берлине, будучи откомандированным в распоряжение Уполномоченного ГКО генерала П.М. Зернова при 1-м Белорусском фронте. Командировка растянулась на долгие годы, в течение которых Николай Афанасьевич изучал немецкую ракетную технику, в том числе подъемно-установочные агрегаты ракеты ФАУ-2, занимался подготовкой оборудования немецких предприятий к демонтажу и вывозу в СССР в качестве репараций, работал в Управлении советским имуществом в Австрии, и возвратился в Москву только в августе 1953 года.

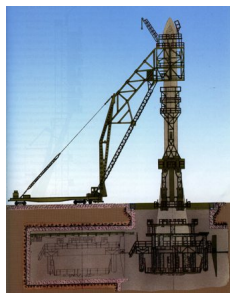
Долгие годы плодотворного труда в Наркомате тяжелого машиностроения завершились назначением Николая Кривошеина в 1954 году начальником и главным конструктором Центрального конструкторского бюро тяжелого машиностроения – предприятия, которое было создано для разработки и изготовления наземной ракетной и космической техники, осуществлявшей весь комплекс мероприятий по подготовке и запуску.

Виктор Миронов, ведущий инженер РХТУ им. Менделеева, писал о периоде работы Николая Афанасьевича в ЦКБ ТМ: «Под руководством нового руководителя ЦКБ ТМ быстро стало головным предприятием по созданию большой номенклатуры оборудования различного назначения, такого как установщики ракет, заправочно-мачтовые устройства, дренажные системы, специализированные подъемные устройства, краны и подъемники для боевых и космических ракетных комплексов. Все эти простые названия оборудования в приложении к полету ракеты превращаются в сложнейшие механизмы и системы, требующие высокой подготовки не только производства, но, прежде всего, личного состава предприятия – всех, начиная с главного конструктора».

Каждая задача, поставленная перед коллективом ЦКБ ТМ во главе с Николаем Кривошеиным, являлась делом государственной важности, напрямую влияла на расклад сил в мировой геополитике. От решения этих задач во многом зависела судьба страны и каждого отдельного человека.

Под его руководством были созданы агрегаты наземного оборудования для космических стартов и боевых ракетных комплексов Р-1, Р-2, Р-5, Р-7 и других, стартовые агрегаты для ракет Р-11 и Р-17, защитные устройства для комплекса «Тополь-М» наземного

базирования, космических ракетных комплексов «Спутник», «Восток», «Союз», «Молния», «Протон», Н-1, установщиков, защитных устройств и другого оборудования для РВСН, кантователей, агрегатов вертикальной загрузки ракет в подводные лодки для ВМФ и многое другое.



Агрегат обслуживания, использовавшийся при пуске пилотируемого аппарата «Восток-1» с космонавтом Ю.А. Гагариным.

В 1957 году Николай Кривошеин совместно с Сергеем Королевым обеспечивал запуск ракеты-носителя с первым искусственным спутником земли, а в 1961 году — космического корабля «Восток-1» с космонавтом Юрием Гагариным. Он участвовал во всех лётно-конструкторских испытаниях боевых и космических ракет, присутствовал на секретных космических стартах на Байконуре, в Капустином Яре и Семипалатинске.

24 июня 1961 года в Екатерининском зале Большого Кремлевского дворца Родина увенчала плеяду советских конструкторов Золотыми Звездами Героев Социалистического Труда. На памятной фотографии Николай Афанасьевич Кривошеин рядом с Главным конструктором С.П. Королевым и Председателем Президума Верховного Совета Л.И. Брежневым.



Церемония награждения 24 июня 1961 года в Екатерининском зале Большого Кремлёвского дворца (фрагмент фотографии). В нижнем ряду 4-й слева – Н.А. Кривошеин, 6-й слева – С.П. Королев, рядом – Л.И. Брежнев.

В 1969 году ЦКБ ТМ стало головным предприятием по разработке командных пунктов, под руководством Н.А. Кривошеина был разработан проект первого унифицированного командного пункта шахтного типа, который определил основные направления развития командных пунктов стационарного типа.

Разработки главного конструктора ЦКБ ТМ Н.А. Кривошеина успешно используются до сих пор, значительная их часть продолжает находиться под грифом «секретно». Многие типы оборудования двойного применения по своим параметрам не имели аналогов в мире.

Николай Кривошеин беззаветно любил свой родной город, регулярно навещал родителей и сестру. Кирпичный беленый дом с деревянными ставнями на 17-й линии до сегодняшнего дня не сохранился, но остался на множестве семейных фотографий. Женился Николай Афанасьевич поздно, в 1955 году. Его избранницей стала Галина Петровна, сотрудница ВНИИПТМАШа, женщина удивительной красоты, уроженка Ленинграда с волевым характером и необыкновенно добрым сердцем. В дружной, любящей семье выросли сын Михаил и дочь Ирина, унаследовавшие от отца любовь к Макеевке и светлую память о городе его юности.

Обладатель прекрасного баритона, Николай Афанасьевич любил петь, особенно мелодичные украинские песни. Был страстным игроком в шахматы, много и увлеченно фотографировал, вел дневник, в котором оставил бесценные свидетельства о Макеевке первой трети прошлого столетия.



Семья Н.А. Кривошеина в родительском доме. Макеевка, 1957 г.

Дочь конструктора, Ирина Николаевна передала в музей его родного города уникальные документы, фотографии, медаль в честь первого полета человека в космос, памятный нагрудный знак, учрежденный Федерацией космонавтики России к 100-летию со дня рождения Николая Афанасьевича Кривошеина. В юбилейный год отечественной космонавтики Макеевский музей открывает персональную экспозицию нашего великого земляка в зале «Знаменитые люди Макеевки».

Жизнь Николая Кривошеина была яркой, но несправедливо короткой. Ракетные испытания и космические старты неизменно сопряжены с выбросами высоких доз радиации, и в 1976 году на одном из стартов доза облучения превысила жизненно допустимые нормы, последствием чего стала тяжелая болезнь и скоропостижная смерть Николая Афанасьевича 30 декабря 1976 года.

Память о человеке уникального таланта и широты души, чей самоотверженный труд и преданность своему делу создали ракетный щит нашей Родины, сделали реальностью казавшуюся сказочной мечту о космических полетах человека, свято хранится в сердцах жителей его родной Макеевки.