

... К этому времени в СКБ началось проектирование новой, более мощной и меньших габаритов установки ПТ-2, и некоторые инженеры из турбинного цеха по совместительству работали над этим проектом...

... В СКБ Аксютин, готовили к 50-часовым испытаниям паротурбинную установку ПТ-1 мощностью 3 000 л. с., и как уже говорилось, начали проектирование ПТ-2 мощностью 6 000 л. с. ...

... Для испытания конденсаторов на летающей лаборатории была организована летная бригада, в ее состав вошли начальник бригады Г. С. Авдеев, летчики Н. П. Артишук и Иванов...

... К осени 1938 года углубленная проработка техпроекта ПТ-2 показала ее бесперспективность для авиации. Несколько раньше к этому выводу пришли харьковчане. В том же году вышло постановление Правительства о централизации работ по парогазотурбинным установкам в Ленинграде и о разработке проекта отечественного воздушно-реактивного двигателя конструкции А. М. Люльки в ЦКТИ и в СКБ-1 на Кировском заводе ...

... Работы по авиационным паротурбинным установкам были закрыты. На Кировском заводе организовали специальные КБ по новой тематике: СКБ-1 — по созданию реактивных двигателей конструкции А. М. Люльки, начальник Н. М. Синев; СКБ-2 главного конструктора Ж. Я. Котина — по созданию тяжелых танков КВ; СКБ главного конструктора В. М. Яковлева — по авиационным дизелям с турбокомпрессорами наддува конструкции главного конструктора А. Д. Чаромского, созданными в ЦИАМе.

В СКБ-1 произошло переформирование бригад в соответствии с новой темой. Начальник бригады по паровым котлам Б. Л. Бухаров перевелся в Москву в ЦИАМ. Бригаду Е. П. Дедова в полном составе перевели в СКБ-2. Конструкция конденсаторов от ПТ-2 наилучшим образом была использована в качестве радиаторов для мощных дизелей танка КВ ...

Так в СКБ-1 началась разработка первого в СССР технического проекта авиационного воздушно-реактивного двигателя РД-1 под руководством и при непосредственном участии автора и технического руководителя проекта А. М. Люльки.