

СИЛОВОЕ ПОЛЕ ПОСПЕЛОВА



25 апреля исполнилось бы 85 лет Борису ПОСПЕЛОВУ – истинному вазовцу, состоявшему в первой когорте руководителей Волжского автозавода. Все, кто работал вместе с Пospelовым, помнят о нем как о человеке, абсолютно преданном делу, обладавшем целеустремленностью и большим организаторским талантом.

Борис Пospelов пришел на строившийся ВАЗ в конце 1966 года с Горьковского автозавода, где к тому времени был начальником конструкторского бюро. На ВАЗ он был принят заместителем главного конструктора.

“Борис Сидорович властно руководил людьми, но еще более властно руководила им идея. Он брал под козырек перед патроном под именем Автомобиль”, – писала о нем в самой первой книге издательской серии “Творцы АВТОВАЗа” **Раиса Киселева**.

такое РПД, но я ничего, конечно, не поняла и с тревогой спросила:

– Что, опять все с нуля? Ты же не двигателю. Уверен, что справишься?

– Поляков уверен...

Срок выпуска автомобилей “ВАЗ” с РПД был определен жесткий – третий квартал 1978 года. При этом на покупку лицензии денег не нашлось, поэтому при создании мотора в СКБ обошлись старым дедовским способом: купили “Мазду” и...

Оборудование и комплектующие для ротора изготавливали, как

и перегнуть любую иномарку. В 1984–86 годы СКБ РПД уже поставляло роторные двигатели на ГАЗ, АЗЛК, ЗАЗ, Зил, ЛуАЗ, РАФ. Ожидалась государственная поддержка этой тематики через создание Всесоюзного научно-технического центра на базе Волжского автозавода. Предполагалось совместное производство роторных двигателей в Советском Союзе с иностранными партнерами с учетом торгово-кооперационной политики сторон... РПД интересовалось и **КБ Миля**, оно обратилось в СКБ с вопросом разработки двигателя для вертолета Ми-34, который предназначался как для военных, так и для гражданских целей. Впрочем, летать детище Пospelова начало еще раньше. С 1984 года СКБ РПД работало с Центральным конструкторским бюро по судам на подводных крыльях и адаптировало свой РПД для учебно-тренировочного самолета – экраноплана...

Однако судьба РПД оказалась драматичной. У этого дела было много противников, не видевших его перспектив. Сжатые сроки, спешка вылились в недоработку конструкции и отрицательные сказались на качестве. К тому же наступили смутные времена в стране. Кольцо вокруг РПД на АВТОВАЗе все больше сжималось. Сколько сил и здоровья ушло у Пospelова на создание и поддержку своего детища, знали только он сам, его родные и сотрудники, правильнее сказать – соратники. Жесткие тиски, в которых постоянно приходилось пребывать Борису Сидоровичу, постоянные трудности, испытания и переживания не могли не сказаться на его здоровье. В 1988 году его не стало...

Ему было 58 лет. Он умер в один год с Феликсом Ванкелем – отцом ротора, с которым не раз встречался русский продолжатель его дела.

После смерти Пospelова работы по автомобилям с РПД на Волжском автомобильном еще продолжались. Всего за 30 лет здесь разработано и собрано более 2500 РПД трех поколений.

В марте 2004 года на АВТОВАЗе вышел приказ о прекращении исследовательских и опытных работ по роторно-поршневым двигателям. Но эра РПД в мировом двигателестроении продолжается, и вазовская глава развития РПД вписана в нее ярким шрифтом. Сохраняется содержательная информация об уникальных работах, которые, без преувеличения, имеют мировое значение. Живы люди, которые помнят, как идея обретает реальные очертания и приносит плоды. И все, кто работал вместе с Пospelовым, конечно же, помнят о нем, как о профессионале экстра-класса.

Подготовила Олеся ХАРЛАНОВА



говорится, всем миром.

И в конце 1978-го первые товарные автомобили с РПД сошли-таки с конвейера.

РПД стал одним из самых главных дел жизни Бориса Пospelова. В работе над этим двигателем особенно ярко проявился его характер, мощный творческий и организаторский потенциал. Рассказывают, что Бориса Сидоровича называли “зубром из Беловежской пули” за его цепкость и способность пробить любой вопрос, выполнить любое, даже самое невозможное дело. “Он наседавал, пер напролом... Создавал мощное силовое поле, попадая в которое, не все выдерживали столь высокое напряжение”.

Перспективными возможностями двигателя Ванкеля интересовались все, в том числе и силовые структуры: первые автомобили с двухсекционными РПД были направлены в 1980 году в КГБ для организации Олимпиады в Москве. Конечно, автомобили, оснащенные двухсекционным РПД, были очень эффективны в эксплуатации. Самой обычной “копейке” или “пятерке” ничего не стоило догнать

...В конце 1973 года на одном из совещаний **Виктор Николаевич Поляков** задал вопрос: “Почему “Дженерал Моторс” потратил 50 миллионов долларов на лицензию роторно-поршневого двигателя?” Двигатель **Ванкеля** заинтересовал тогда практически всех ведущих автопроизводителей. Простота конструкции, малые габариты, меньшая шумность и при этом высочайшая мощность были очевидными преимуществами нового мотора. Вазовцы также пришли к выводу, что такой мотор имеет явные перспективные преимущества перед традиционным поршневым.

– ...Хорошо помню день 18 апреля 1974 года, – вспоминает вдова **Б.С. Пospelова Александра Владимировна**. – Борис пришел домой взволнованный. Сказал, что его назначили начальником СКБ РПД. Попытался мне объяснить, что