

БОРИС ПОСПЕЛОВ. БЕСКОНЕЧНАЯ ПРЕДААННОСТЬ ДЕЛУ



Сегодня исполнилось бы 77 лет Борису Сидоровичу ПОСПЕЛОВУ, заместителю главного конструктора Волжского автозавода, заместителю технического директора, первому руководителю специального конструкторского бюро роторно-поршневых двигателей (СКБ РПД) – талантливому, энергичному организатору производства, чья трудовая деятельность длилась на АВТОВАЗе с 1966 по 1988 годы. В типографии ДИС готовится к печати книга «Борис Пospelов», открывающая серию «Творцы АВТОВАЗа». Издание подготовлено ДСО и содержит богатый документальный материал, а также воспоминания друзей, коллег, родных Бориса Сидоровича. Сегодня мы предлагаем вашему вниманию отрывки из этой книги.

Борис Сидорович Пospelов родился в 1929 году в деревне Вахромейки Тонкинского района Горьковской области. Его детские и юношеские годы прошли в рабочем поселке Урень. Здесь он в 1947 году закончил среднюю школу и уехал учиться в Горький. В 1952 году, получив диплом Горьковского политехнического института им. Жданова по специальности «Инженер-механик по автомобилям», Пospelов был принят на ГАЗ в конструкторско-экспериментальный отдел рядовым конструктором.

В ноябре 1966 года, в соответствии с приказом №250 министра автомобильной промышленности, Бориса Пospelова перевели на строящийся Волжский автомобильный завод в Тольятти «для использования на руководящей работе» – заместителем главного конструктора.

ПРУЖИНА

Что стояло за добровольным решением уйти с ГАЗа? Для чего ему было рваться из Горького в провинциальный Тольятти? За машиной? Он давно сменил «Москвич» на «Волгу». За квартирой? Он жил с семьей в благоустроенной двухкомнатной. За дачей? В Стригинском бору он приобрел участок земли с добротным деревянным домом. За границей? Швейцария, Сирия уже видели его, специалиста ГАЗа, на международных автосалонах. За карьерой? Она росла как на дрожжах – конструктор, старший конструктор, руководитель конструкторской группы, начальник конструкторского бюро. За славой? Его имя занесли в Книгу почета, фотографию поместили на Доске почета ГАЗа. Фамилия Пospelов получила постоянную прописку в специализированных изданиях. За наградами? Малая серебряная медаль ВДНХ нашла его, разработчика конструкции автоматической коробки перемены передач автомобиля «Чайка», еще в 1960 году...

Видимо, сил накопилось столько, что их некуда было девать. Именно нарастающая энергия стала той пружиной, которая вытолкнула 37-летнего конструктора не просто на

строющийся ВА3, а в его «генштаб». Конструкторское мастерство росло от разработки к разработке. Это поступательное движение говорило о цельности характера. Возможно, он сам не осознавал, какой двигатель установлен в его грудной клетке. Прибавь мощность – и он унесет этого человека в космос. Есть глубокий смысл в том, что Пospelов пришел в конце жизни к мотору с планетарным вращением – ведь именно так называют роторно-поршневой двигатель Ванкеля. Самый недооцененный механизм XX века.

ЕДИНСТВЕННАЯ ПРИВИЛЕГИЯ

Кто-то из коллег по ВА3у метко назвал Пospelова "зубром из Беловежской пущи". За его вездальность, способность пробить любой вопрос. Он насаждал, садился на плечи, пер напролом. Слабонервным становилось не по себе от его цепкости. Пospelов создавал мощное силовое поле, попадая в которое, не все выдерживали высокого напряжения.

Пospelов властно руководил людьми. Но еще более властно идея руководила им. Он брал под козырек перед патроном по имени Автомобиль. Позднее его непосредственным шефом стал РПД – двигатель Ванкеля.

Никто, разумеется, не замечал этой зависимости. Люди видели в Пospelове руководителя, начальника, человека в белой рубашке, имеющего служебный автомобиль, приличную зарплату, некие привилегии. Он же, взвалив на себя груз производственных проблем, был чернорабочим, скорее крестьянином, гнувшим спину на поле от зари до зари, как и его предки. Сохранилась анкета 1954 года, где на вопрос, чем занимались родители до революции 1917 года, он написал – сельским хозяйством. Единственной привилегией, которой Пospelов пользовался без удержу, была работа.

Как заместителем технического директора он плотно сотрудничал с дилерами, занимался вопросами экспорта автомобилей. В Чехии

произошел инцидент: импортеры предъявили АВТОВА3у претензии к качеству тормозов. Пospelов срочно вылетел в Прагу. После переговоров он на глазах у представителей фирмы сел за руль ЛАДЫ и, разогнавшись, резко затормозил в нескольких сантиметрах от кирпичной стены. Чехи оторопели. Крыть им было нечем – тормоза-то у ЛАДЫ что надо!

ВАНКЕЛЬ И ЯМАМОТО

Пospelов искал единомышленников по всему миру. Он хотел, чтобы специалисты его небольшого, по современным меркам, коллектива стали подлинными наследниками идеи немецкого изобретателя Феликса Ванкеля. Борис Сидорович встречался с могучим стариком не раз, сам ездил в Германию, а через некоторое время «отец ротора» посетил ВА3.

Ванкель развернул на столах огромные чертежи – он привез вариант роторного двигателя, который показывал еще в 1940-х годах Гитлеру, уговаривая фюрера на финансирование проекта.

– Я сидел в «греческом зале» инженерного



1974 год. Германия. Встреча с Феликсом Ванкелем (в центре). Крайний справа – Б.С.Пospelов

центра рядом с Ванкелем, во время разговора он что-то чертил, – вспоминал главный конструктор СКБ РПД Н.М.Будников. – Я долго хранил этот листок – рука гения! К сожалению, рисунок затерялся. Гость провел несколько часов на ВА3е, познакомился с разработками СКБ РПД и сказал: «Конструкция РПД ВА3а – лучшая из тех, какие я видел».

Пospelов ушел из жизни в один год с Ванкелем. Последнему было 86 лет, Борису Сидоровичу – 58. Во всем Союзе Пospelов был, пожалуй, одним из самых преданных творению гения из Линдау, хотя ему и не пришлось воспользоваться наработками господина Ванкеля: денег на покупку лицензии или патента ему не дали. Практически из ничего в СКБ РПД сделали пригодный для промышленного использования мотор.

Изучая опыт производства роторных двигателей, Пospelов дотянулся до Японии. Он посетил «Мазду» – единственного на сегодняш-

ний день производителя автомобилей с роторно-поршневыми двигателями. Руководителем фирмы господин Ямамото, оценивая пройденный путь, говорил конструктору из России, как и многим другим:

– Неважно, насколько инновационным может оказаться изобретение: не бывает изобретений, абсолютно идеальных с самого начала. Мы поняли, что без энтузиазма и бесконечной преданности своему делу мы никогда бы не справились с этими, казалось бы, неразрешимыми проблемами. Мы направили все усилия на то, чтобы не предать забвению превосходное изобретение, не дать пропасть этой технологии.

КОНЕЦ ТЕМЫ?

24 марта 2004 года вышел приказ № 342 президента-генерального директора ОАО «АВТОВА3», обязывающий прекратить исследовательские и опытно-конструкторские работы по РПД. Конец темы наступил ровно через 30 лет после ее начала. Но недаром говорят, что дольше всех живет тот, кого напрасно считают мертвым. Тридцатилетний опыт АВТОВА3а в области РПД не может и не должен гаснуть. Сегодня обстоятельство оказались сильнее замысла, но пройдет время и, возможно, РПД вновь будет претендовать на самый массовый выпуск, на революционный скачок в деле освоения ресурсосберегающих технологий. Еще никто не лишил РПД его привлекательных свойств. Компактная конструкция и высокая культура хода – вот тот магнит, к которому страстно тянется неленивая конструкторская мысль. За 30 лет в СКБ РПД ОАО «АВТОВА3» собрано более 2,5 тысячи роторно-поршневых двигателей. Будет ли продолжен счет? Кем?

Оказывается, ротор в обязательном порядке устанавливался на автомобиль №1, предназначенный для генеральных директоров ВА3а. В 1980-х годах на «Волге» с РПД ездил А.А.Житков. И даже будучи на заслуженном отдыхе, он проявлял фантастический энтузиазм, делился со специалистами СКБ РПД техническим и жизненным опытом, всячески поддерживал их. Позднее эта «Волга», как эстафета, перешла к В.И.Исакову. Автомобиль ВА3-2107 с двухсекционным РПД в 140 л.с. обслуживал А.В.Николаева. Высокую оценку новому двигателю дал водитель Н.П.Фадеев, который возил всех пятерых генеральных директоров, включая В.Н.Полякова и В.В.Каданникова. Николай Петрович был ротором доволен, как и его генеральные пассажиры». Он так и сказал:

– Ездил и радовался!

Раиса КИСЕЛЕВА