

● Помнить и знать

25 апреля исполнилось бы 80 лет со дня рождения Бориса ПОСПЕЛОВА, состоявшего в первой когорте руководителей Волжского автозавода. Это был истинный вазовец, абсолютно преданный делу, обладавший целеустремленностью, большим организаторским талантом и огромным энтузиазмом.



ПЛАМЕННЫЙ МОТОР БОРИСА ПОСПЕЛОВА

– Борис Сидорович Пospelов властно руководил людьми, но еще более властно руководила им идея. Он брал под козырек перед патроном по имени Автомобиль. Позднее его непосредственным шефом стал роторно-поршневой двигатель – РПД Ванкеля, – писала о нем в самой первой книге издательской серии “Творцы АВТОВАЗа” ее автор Раиса Киселева, тщательно изучавшая жизнь и деятельность своего героя.

...Борис Пospelов был откомандирован в распоряжение министерства автомобильной промышленности на строящийся ВАЗ в конце 1966 года с Горьковского автозавода, где к тому времени был начальником конструкторского бюро КЭО. Зачислен заместителем главного конструктора. В марте 1967 года его надолго направили в командировку в Италию. После возвращения назначили заместителем технического директора завода.

А потом...

– Хорошо помню день 18 апреля 1974 года, – вспоминает супруга Б.С.Пospelова Александра Владимировна. – Борис пришел домой взволнованный. Сказал, что его назначили начальником СКБ РПД. Попытался мне объяснить, что такое РПД, но я ничего, конечно, не поняла и с тревогой спросила:

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

– Поляков уверен...

Так начался новый виток в его жизни.

Читайте на стр. 3

Начало на 1-й стр.

Идею РПД завезли на ВАЗ из Японии, где в 1974 году побывала на известных автомобильных фирмах группа вазовских специалистов во главе с В.Н.Поляковым. На фирме "Тоё Когио" (впоследствии "Mazda" – крупнейший в мире производитель РПД типа "Ванкель") делегацию потряс этот двигатель: малые габариты и вес, меньшее число деталей, меньшая стоимость, отличные технические характеристики...

В представленном коллегии Государственного комитета Совета Министров СССР по науке и технике техническом отчете было доложено обо всех его преимуществах. "Роторно-поршневой двигатель должен найти широкое применение в автомобильной технике 80-х годов", – считали в министерстве и правительстве еще в предыдущем году, а тут отпали все сомнения. И появился документ: "Учитывая сложившуюся в настоящее время обстановку, при которой, наряду с плотной защитой РПД патентами, внимание ведущих автомобильных фирм к РПД временно ослаблено, представляется целесообразным создание в СССР производства роторно-поршневых двигателей..."

18 апреля 1974 года вышел приказ рвго генерального директора ВАЗа: "Создать на Волжском объединении по производству легковых автомобилей (без включения в штаты Волжского автомобильного завода) специальное конструкторское бюро по роторно-поршневому двигателю". Их стали считать самой значительной альтернативой двигателям внутреннего сгорания.

– Не иначе как штурмом пошли на РПД на ВАЗе, – читаем в книге Р.Киселевой "Борис Пospelов". – Борис Сидорович Пospelов при поддержке В.Н.Полякова сумел поднять под проблему нового двигателя всю страну. 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 говорится, всем миром.

Срок выпуска автомобилей "ВАЗ" с РПД был определен жесткий – третий квартал 1978 года. И в конце 1978-го первые товарные автомобили с РПД сошли-таки с конвейера.

Мы так подробно рассказываем о РПД потому, что он стал одним из самых главных дел жизни Бориса Пospelова. В работе над этим двигателем особенно ярко проявился его характер, мощный творческий и орга-

ПЛАМЕННЫЙ МОТОР БОРИСА ПОСПЕЛОВА

низаторский потенциал. Рассказывают, что Бориса называли "зубром из Беловежской пуши" за его цепкость и способность пробить любой вопрос, выполнить любое, даже самое невозможное дело. "Он наседали, пернапролом... Создавал мощное силовое поле, попадая в которое, не все выдерживали столь высокое напряжение". Со стороны это был обычный человек, любящий семью, людей, спорт. На деле же он был чернорабочим, взвалившим на себя огромное бремя производственных проблем.

СКБ РПД посещал сам "отец" роторно-поршневого двигателя (второй справа)



нить, Пospelов выехал в Японию на "Мазду", которая – единственная – до сих пор производит автомобили с РПД, чтобы еще раз удостовериться в том, что он на правильном пути. И получил это подтверждение. Руководитель "Мазды" господин Яомото сказал, что его фирма "направила все усилия на то, чтобы не передать забвенно превосходное изобретение, не дать пропасть этой технологии".

...Кольцо вокруг РПД на АВТОВАЗе все больше сжималось. Сколько сил и здоровья ушло у Пospelова на создание

Работа переживала падения и взлеты. И в очень трудные времена, когда, по сути, наступал период выживания, когда у многих опустились руки, – особенно возрастали смелость и решительность руководителя. Пospelов прилагал невероятные усилия, чтобы продолжать дело. И оно получало новый толчок. 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...

Однако судьба РПД оказалась драматичной. У этого дела было много противников, не видевших его перспектив. Сжатые сроки, спешка вылились в недоработку конструкции и отрицательно сказались на качестве. К тому ж наступили смутные времена в стране. Когда стало понятно, что работы над двигателем могут зак-



**"Конструкция РПД ВАЗа – лучшая из тех, какие я видел".
Феликс Ванкель**

и поддержку своего детища, знали только он сам, его родные и сотрудники, правильное 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 – этим гением из Линдау, отцом ротора, с которым не раз встречался русский продолжатель его дела, но разработками которого так и не смог воспользоваться, поскольку не получил денег на покупку лицензии и потому шел своим тернистым путем.

После смерти Пospelова работы

по автомобилям с РПД на Волжском автомобильном заводе еще продолжались. Всего за 30 лет здесь разработано и собрано более 2500 РПД трех поколений. А с 1990 года акцент на РПД сделала авиационная промышленность. В марте 2004 года на АВТОВАЗе вышел приказ о прекращении исследовательских и опытных работ по роторно-поршневым двигателям.

Годом раньше, когда на Волжском автозаводе уже все шло к сворачиванию этих работ, на международной выставке в Штутгарте были объявлены результаты конкурса, где звание лучшего двигателя планеты получил мотор фирмы Mazda – роторно-поршневой двигателя Renesis, которым оснащается купе Mazda RX-8... Эра РПД в мировом двигателестроении продолжается. По-прежнему привлекают его мощность, компактность и высокая культура хода.

В июне 2006 года на презентации книги Р.Киселевой "Борис Пospelов" присутствовало много ветеранов АВТОВАЗа, его друзей и единомышленников. Все они с любовью и теплотой вспоминали о своем руководителе, говорили об актуальности роторной темы и сегодня. В их словах сквозило большое сожаление о том, что и коллектив СКБ РПД, и его мощности были "пущены с молотка". А еще – надежда, что дело будет когда-нибудь продолжено. Ведь не будь оно остановлено, мы бы сейчас могли конкурировать даже с фирмой Mazda...

Сторонники и последователи дела Бориса Пospelова тогда, прямо на презентации, составили письмо в адрес генерального директора АВТОВАЗа об издании книги в рамках проекта по корпоративной истории о работах по роторному двигателю, проводимых на АВТОВАЗе в течение 30 лет.

Предложение ветеранов актуально и сейчас:

– Мы считаем, что нельзя допустить потерю информации об уникальных работах, которые, без преувеличения, имеют мировое значение. В нашей стране они проводились только на АВТОВАЗе. Сегодня еще есть возможность собрать и систематизировать тематическую информацию: сохранились технические отчеты об испытаниях РПД ВАЗа за все годы, еще живы участники тех событий, имеются фотодокументы. Такое издание положительно отразится на имидже ОАО "АВТОВАЗ", будет полезно разработчикам новой техники, в том числе для оборонной промышленности.

Ветераны очень надеются, что их голос будет услышан и дело Пospelова не погибнет.

Ольга УЛЬКИНА