

Моторы в деталях

Воспоминания главного конструктора А.Н. Решетникова

Каждое десятилетие для завода ознаменовано своей мега-задачей, своими «героями» - теми, кто конструировал, собирал, испытывал. Разумеется, технический прогресс переворачивает сознание, меняются технологии, но опыт прошлого - наша платформа. Фундаментальность знаний, системность мышления и любовь к делу всегда были главными помощниками в самых сложных, порой драматических ситуациях. Людям всегда интересны другие люди, поэтому «Петербургские моторы» решили возродить мемуарный жанр. Начнем с 60-х. В мире «холодная» война, для Советского Союза особую актуальность приобретает создание современного ракетного оружия.

Рассказывает ветеран предприятия, в прошлом главный конструктор Анатолий Николаевич Решетников.



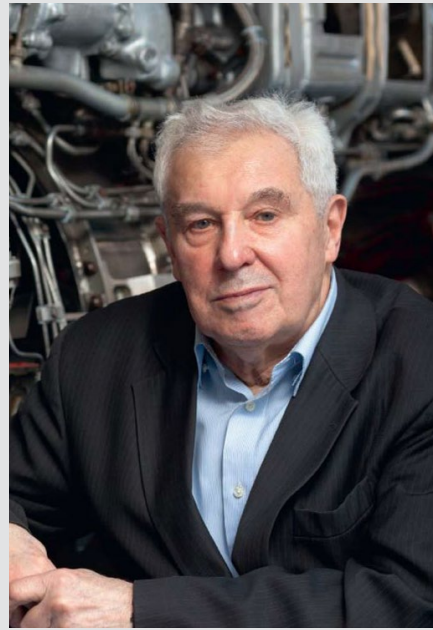
Ракетный комплекс С-200

ОКБ-466 было организовано в начале 1958 года во главе с А.С.Мевиусом - бывшим ведущим конструктором двигателя ВК-1. Занимались постановкой на серийное производство жидкостно-ракетных двигателей главного конструктора А.М. Исаева (г. Королев Московская область) для зенитных ракет, одной из которых, 1 мая 1960 г. под Свердловском был сбит американский самолет-шпион У-2.

В ОКБ я был определен в группу, занимающуюся общей компоновкой двигателя, увязкой его с ракетой и курирующим сборку и испытания. Возглавлял группу будущий лауреат Ленинской премии ведущий конструктор Ю.С.Лерман, который многому научил меня - молодого специалиста. ОКБ также начало заниматься созданием новых двигателей для зенитных ракет, более мощных, в частности, «довело до ума» двигатель Л726 разработки А.М.Исаева для ракеты В-1000, которая впервые выполнила перехват баллистической ракеты. На базе двигателя Л 726 был разработан для ракеты В-860 системы С-200 двигатель 5Д12, который допускал при перехвате цели трехкратное снижение тяги, что для ЖРД было большой про-

блемой и таких двигателей не было. Система С-200 явилась основой ПВО стран Варшавского договора. С появлением этой ракеты во Вьетнаме, война там вскоре закончилась, поскольку была исключена возможность безнаказанной бомбардировки американской авиацией Северного Вьетнама. С-200 было сбито больше сотни американских бомбардировщиков.

К началу 60-х годов из-за изменений приоритетов в развитии военной техники, с усилением создания ракет различного класса, ОКБ-466, имевшее сравнительно слабую производственную базу было перегружено заказами, а завод 117 и его ОКБ были недогружены из-за невостребованности разработок по авиадвигателям. В этих условиях в декабре 1962 г. ОКБ-466 было объединено с заводом № 117 (с марта 1963 г. завод им. В.Я.Климова). К моменту объединения, я занимал должность ведущего инженера по двигателю 5Д12. Двигатель 5Д12 в это время находился в заключительной стадии доводки, которая была завершена осенью 1963 года. С ОКБ-466 на завод № 117 перешло более 100 конструкторов, 200 производственников, а также специалисты по стен-



Анатолий Николаевич Решетников

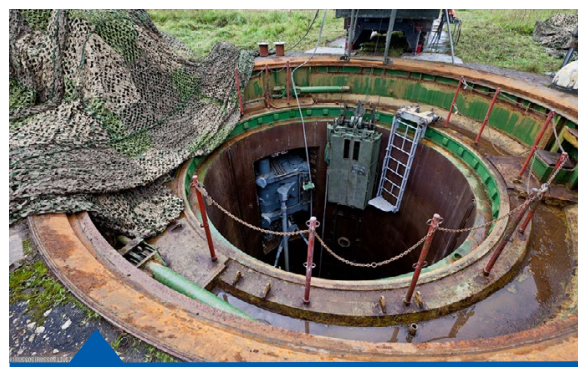
Родился 30.09.1936 г. в Ленинграде, житель блокадного Ленинграда. В 1960 г. окончил Военмех по специальности «Ракетостроение». После учебы поступил на работу в ОКБ-466, которое было объединено с заводом № 117. С 1982 года заместитель главного конструктора, а в дальнейшем главный конструктор. Кандидат технических наук (1975 г.), доктор наук (1996 г.), лауреат Государственной премии СССР (1988 г.), лауреат премий им. Н.Е. Жуковского, В.Я.Климова, С.П.Изотова. В 1996 г. по представлению завода и при поддержке родственников предприятий на общем собрании Академии транспорта избран ее действительным членом (академиком). Союзом авиационного двигателестроения награжден высшим знаком отличия «За верность делу».

довым и летным испытаниям, большинство из которых имело четырехлетний опыт работы по ЖРД и налаженные связи с родственными предприятиями и НИИ. На заводе №117 я был определен в бригаду «доводки», которая занималась выпуском документации на сборку и испытания, а также целого ряда руководящих документов, регламентирующих организацию работ по созданию всей номенклатуры двигателей, разрабатываемых заводом, как ракетных, так и

из совместных командировок рассказывал, как по его просьбе В.Н.Челомей в последний момент вписал в постановление ЦК КПСС и Совета министров наш завод, как дублер по созданию двигателя наряду с ОКБ генерального конструктора В.Н.Туманского. В.Н. Челомей был в хороших отношениях с Н.С. Хрущевым (у него работал сын Хрущева) и мог сделать многое.

В начале 60-х годов ракетная техника была приоритетной по сравнению с авиационной.

За создание для ракеты УР-100 силовой установки 8Д419 состоящей из однокамерного маршевого двигателя и рулевого двигателя с четырьмя поворотными камерами сгорания, завод был награжден орденом Ленина, а главный конструктор С.П. Изотов был удостоен звания Героя Социалистического Тру-



Шахта базирования УР-100

газотурбинных.

С момента объединения двух ОКБ, С.П.Изотов самым активным образом стал заниматься новым для себя делом - ракетной тематикой, учился, перенимал опыт сам и привлекал весь коллектив завода им. Климова. Я слышал непосредственно от Изотова, что приход на завод большой группы грамотных специалистов привел его к мысли обратиться к генеральному конструктору В.Н.Челомею с просьбой поручить нам разработку двигателя для закладываемой новой баллистической ракеты УР-100. Сергей Петрович в одной

да. Эта ракета явилась у нас первой, которая, находясь в шахте в полной боевой готовности и взлетев с территории СССР с ядерным зарядом, могла достичь практически любой точки земного шара. Непосредственно руководителем работ по силовой установке был главный конструктор П.Д. Гавра, я был одним из ближайших помощников и принимал непосредственное участие во всех основных этапах работы, включая испытания в Фаустово (Московская область), на Урале в г. Н.Салда и в Омске.