



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

САМАРСКИЙ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМПЛЕКС ИМ. Н. Д. КУЗНЕЦОВА

Газета выходит  
с 21 апреля 1962 г.

# Маяяк

# СНТК - 60!

22

ИЮНЯ

2006 года

Юбилейный  
номер

Н. Д. Кузнецову - 95

Одним из символов Самарской губернии по праву считается СНТК им. Н. Д. Кузнецова. История и трудовой путь этого прославленного предприятия неразрывно связаны не только с историей нашего края,

двигатель НК-38, это позволило нам "отработать" в производстве газог-

Более 45 лет я жил, работал и учился у Н.Д. Кузнецова. Николая Дмитриевича невозможно характеризовать одним определением: самоотвержен, талантлив, суров, добр. Он был неповторимо красив во всех сферах своей деятельности и этим вызывал глубокое уважение окружающих, с которым ему приходилось сотрудничать.

Постараюсь показать это на отдельных примерах.

### «Лишим ученой степени...»

В 1949 г. Николай Дмитриевич был назначен Главным конструктором опытного завода №2 в г.Куйбышеве (Управленческий городок), где вместе с советскими трудились немецкие специалисты поверженной фашистской Германии. Основной задачей в совместной работе явилась передача опыта по созданию авиационных двигателей нового поколения. Во всем мире только появлялось газотурбинное авиационное моторостроение

Немецкие специалисты и ученые процесс передачи имеющегося у них опыта еще молодому коллективу советских конструкторов и инженерно-технических работников, аккуратно работая, тихо саботировали. Тогда, для более эффективной передачи опыта, Николай Дмитриевич ввел практику еженедельного проведения научно-технических советов (НТС) с подготовкой докладов по наиболее проблемным вопросам, возникающим при создании двигателей. И все равно - немцы к НТС практически не готовились, доклады носили поверхностный характер экспромта, что подтверждало их нежелание вести плодотворную совместную работу и высокомерное, пренебрежительное отношение к русским специалистам.

Назрела необходимость немед-

знаний в области двигателестроения, а уж про Главного конструктора и говорить было нечего - глубина и широкий научно-технический кругозор последнего их просто поразили. После этого они стали готовиться к НТС "по-настоящему", внимательно прислушиваться к оценке качества своих знаний Главным конструктором.

### «Камень в болото...»

Нарастало противостояние США

двигателя, получено:

- взлетная тяга более 12 т.л.с.,
- удельный расход топлива на крейсерском режиме полета ниже требуемого по Т.У." На заседании ЭС - немая сцена из "Ревизора" Н.В.Гоголя. Срочно изменяется решение ЭС с рекомендацией продолжить отработку двигателя. Руководители лабораторий прочности - Кинасошвили и турбин - Уваров тогда сказали Николаю Дмитриевичу: "Николай Дмитриевич, имейте в виду, ЦИАМ может

"ошибок не делает только тот, кто ничего не делает" - Николай Дмитриевич никогда не искал виноватых, спокойно разбирался во всем, чем сформировал здоровую творческую обстановку в коллективе и... Непременное находилось правильное решение проблемы.

### «Утер» нос начальникам институтов

Как-то, проходя по коридору тре-

дов газоперекачивающих установок.

А рядом независимое авиационное моторостроение с мобильными мощными двигателями.

Николай Дмитриевич - через огромные барьеры авиационных ведомств, вплоть до министра, который заявил: "А зачем нам еще и эта головная боль?" - выходит с предложением оснастить газодобывающую промышленность мощными авиационными двигателями.

Он через все препятствия создаст двигатель для газоперекачивающих установок НК-12СТ, который и сегодня серийно поставляется Газпрому.

В настоящее время уже невозможно представить Газпром без авиационных силовых агрегатов, которыми укомплектованы тысячекилометровые газоперекачивающие магистрали.

### Если бы

### не номенклатура...

Пришло время, когда легендарный ракетчик Сергей Павлович Королев предлагает Кузнецову заняться разработкой жидкостных ракетных двигателей. Тот не просто берется за эту сложную новую задачу. Он формирует коллектив, который капитально изучает опыт создания имеющихся ЖРД, познает их слабые и сильные стороны. Усматривает перспективу их энергетического развития с использованием опыта авиационного моторостроения.

В результате в 1972 г. были созданы перспективные двигатели НК-33, которые по своим параметрам:

- удельному импульсу,
- удельному весу,
- надежности,
- стоимости,

спустя вот уже тридцать лет не уступают современным аналогам.

Это стало возможным благода-

# Конструктор от Бога

и СССР. Страну все более плотно окружали НАТОвские военные базы. В качестве необходимого противодействия Правительство СССР поручает фирме А.Н.Туполева создание мощного, современного авиационного ракетносца. Андрей Николаевич выбирает молодую, но уже зарекомендовавшую себя фирму Николая Дмитриевича в качестве разработчика дви-



тельного этапа МАП, в старом здании на Уланском, я услышал: "Надо сегодня обязательно попасть на НТС, будет докладывать Н.Д. Кузнецов, этого пропустить нельзя". Я был озадачен, чем же вызван такой большой интерес к докладу Кузнецова? И, будучи на этом НТС, получил ответ.

Тема доклада: "Выполнение требований, предъявляемых к двигателю для самолета Ту-160".

Кузнецов показал, что летно-технические характеристики

специалистам.

Назрела необходимость немедленного исправления складывающейся ситуации.

Николай Дмитриевич поручает ряду немецких докторов подготовить доклады на НТС по своим профилям работы.

Сам Н.Д.Кузнецов ко всем этим докладам, как впоследствии выяснилось, готовился более чем обстоятельно и серьезно.

И вот на НТС читает "доклад" доктор Престель, специалист по процессам регулирования авиационных двигателей. Доклад - без каких-либо предложений, без анализа назревших проблем по созданию системы регулирования вновь разрабатываемого авиационного двигателя.

После доклада - улыбочное молчание немецких специалистов и недоуменное - русских конструкторов.

В качестве содокладчика выступает Николай Дмитриевич. Он рассматривает вопросы, которые необходимо исследовать для выбора системы регулирования, высказывает ряд предложений для ее решения и в конце... Дает оценку доклада доктора Престеля:

- Перед нами выступал не доктор, а ученик средней школы, прочитавший популярный журнал "Техника молодежи". Мы обсудим уровень знаний доктора Престеля и не исключено, что выступим с предложением о лишении его докторской, ученой, степени.

Случившееся стало событием, потрясшим весь контингент немцев, работающих на заводе, заставившее их с уважением относиться не только к Николаю Дмитриевичу, но и ко всем русским специалистам. Немцы увидели, что русские обладают не меньшим, чем они, интеллектом, современным, высоким уровнем

ботчика двигателя для этого самолета. До этого фирмой Кузнецова уже был создан турбовинтовой двигатель ТВ-2 мощностью

6000 л.с. Позднее таким ракетомотором стал самолет Ту-95, с двигателем для него НК-12.

По техническим условиям (ТУ) двигатель должен был развивать мощность до 12 тысяч лошадиных сил и иметь расход топлива, обеспечивающий высокую дальность полета и полезную нагрузку, способную нести вооружение, сопоставимое с имеющимся на базах, окружающих СССР.

Было поручено рассмотреть эти вопросы на специальном экспертном совете (ЭС) ЦИАМ. Экспертный Совет, руководимый в то время т. Кононенко, бывшим заместителем министра авиационной промышленности, подготовил заключение о невозможности создания двигателя с заложенными параметрами и предложенным конструктивным решением.

И вот идет заседание ЭС. Николай Дмитриевич делает сообщение о проблемах в доводке двигателя, начальники отдельных лабораторий ЦИАМ оглашают свои заключения. В итоге Кононенко предлагает решение о прекращении работ и невозможности создания такого двигателя. В это время Николай Дмитриевич приглашается к "ВЧ" аппарату и после разговора берет внеочередное слово в качестве заключения к своему докладу: "Позвольте сообщить ЭС, что при снятии характеристик находящегося на испытательном стенде



давать рекомендации, формировать заключения, но никогда не может создать двигателя. Вы бросили камень в наше циамовское болото, вот лягушки в нем и расквакались".

Это было в 1952 г., а в 1954 г. двигатель НК-12 успешно выдержал Государственные испытания.

До настоящего времени двигатель выпускается серийным производством, является уникальным долгожителем в мировой авиационной практике. Его мощность увеличена до 15 т.л.с. с существенным улучшением топливно-энергетических параметров.

### Личная требовательность

Николай Дмитриевич отличался высокой личной требовательностью. За многолетнюю работу не было случая, чтобы он пришел на работу позже 8-ми часов, то есть после начала работы. Бывали случаи, когда он приезжал из командировок в 2, 3 часа ночи, а на работу независимо от этого приходил неизменно к 8 часам. Спрашивая с подчиненных, говорил он, в первую очередь надо спрашивать с самого себя.

Николай Дмитриевич был необычайно доступен, у него в приемной никогда не было больших очередей, он всегда говорил: "Каждый посетитель должен уйти, получив объективный ответ на свой вопрос".

При каких-либо неурядицах -

ракетистки (ЛТХ) самолета Ту-160 могут быть обеспечены: по дальности, сверхзвуковому полету и полезному грузу.

Вместе с этим он продемонстрировал, что указанные параметры существенно лучше полученных на зарубежных аналогах.

С содокладами выступили начальники ЦИАМ, ВИАМ и НИАТ...

Доклады руководителей институтов носили декларативный характер в плане постановки, а не решения назревших конкретных вопросов.

В заключении Министр авиационной промышленности подвел итог работы НТС: "Мы с удовольствием выслушали доклад Генерального конструктора, который охватил все основные проблемы создания современного авиационного двигателя и задачи, которые необходимо решить в смежных направлениях авиационной промышленности".

К сожалению, руководители отраслевых институтов продемонстрировали либо неосведомленность и неподготовленность, либо, что значительно хуже, незнание вопросов, которые они должны решать...

### Подарок газовикам

И еще одно событие, как свидетельство широкого кругозора Николая Дмитриевича.

Середина двадцатого столетия, бурное развитие авиационной промышленности вместе с появлением молодой, развивающейся газодобывающей отрасли с проблемой передачи газа на большие расстояния, отсутствием мощных приво-

Это стало возможным благодаря разумному использованию опыта создания авиационных и ракетных двигателей.

Ни одно из опытных предприятий, разрабатывающих ЖРД так широко, как Николай Дмитриевич, не использовали взаимный опыт создания новых двигателей. Хотя Главный конструктор В.П. Глушко вынужден был ряд решений, освоенных на двигателе НК-33, использовать при отработке двигателя РД-170.

Только командно-номенклатурное решение остановило широкое внедрение в ракетную промышленность двигателя НК-33 вместе с уникальной программой освоения космоса, оставленной потомкам гениальным ракетчиком Сергеем Павловичем Королевым.

Наверняка можно утверждать, что программа С.П. Королева сегодня обеспечила бы ведущую роль России в космосе.

**В.АНИСИМОВ,**  
заместитель генерального  
конструктора,  
ныне пенсионер.

