



**Черемухин
Георгий Алексеевич**
(1921-2009)

*Заместитель главного конструктора,
начальник отделения аэродинамики
ОКБ ОАО «Туполев»,
лауреат Ленинской премии*

Выдающийся советский технолог*

Стальные самолеты А.И. Путилова** строил С.А. Вигдорчик до того, как был арестован и определен на работу в ЦКБ-29 НКВД в бригаду (КБ) А.Н. Туполева.

Группа стыковки, в которой я начал свою работу в авиационной промышленности, была создана по инициативе Семена Абрамовича Вигдорчика - главного технолога завода № 166 в Омске. Группа стыковки была призвана обеспечивать взаимозаменяемость агрегатов самолета Ту-2. Это дает мне основание считать себя его учеником по предмету – авиационная технология.

Кроме того, я был также его учеником как фотограф и кинолюбитель. Семен Абрамович был одним из первых, кто после войны на базе немецкой трофейной кино-фототехники и расходных материалов освоил обратимые процессы обработки черно-белой и цветной пленки (для слайдов). По его машинописным инструкциям и рекомендациям работали многие московские кино-фотолюбители, в том числе и мой отец – А.М. Черемухин***.

Вигдорчик также был одним из первых автолюбителей, начавших путешествовать по СССР. Его материалы по состоянию дорог, местам заправки бензином и т.д. использовались Московским обществом автолюбителей для выпуска правильных схем маршрутов путешествий. Эти схемы размножались на синьках. В те времена в выпускаемые крупномасштабные карты, включая «Атлас автомобильных

дорог», включались преднамеренные искажения по географическому положению, состоянию дорог и т.п. в целях затруднения деятельности шпионов и диверсантов.

Хотя я горжусь тем, что могу назвать себя учеником Вигдорчика, но не забываю, что у Семена Абрамовича, по крайней мере, сотня более знаменитых учеников, поднимавших и совершенствовавших технологию в нашей стране.

Семен Абрамович жесткий, самоуверенный, всезнающий, всегда и везде чувствовал себя учителем. С одной стороны, это создавало его большую и всестороннюю востребованность, а с другой - сдерживало начальство говорить ему «спасибо». А.Н. Туполев отодвигал С.А. Вигдорчика в «дальние ряды» своих соратников, лишая его многих высоких наград. Гордый Семен Абрамович это терпел, не прекращая энергично обеспечивать решение задач технологического внедрения в серию всех туполевских самолетов. Я думаю, особенно велика заслуга Вигдорчика в освоении технологий, обеспечивающих создание самолета Ту-4, и уж, конечно, самолетов Ту-22, Ту-144, Ту-160, да и всех других тоже.

Наверное, не ошибусь, если скажу, что долгожительство самолетов «Ту» во многом обязано результатам исследований Семена Абрамовича, проведенных по свойствам материалов и технологии их применения для повышения ресурса конструкции, в созданных им лабораториях.

Наши первые «столкновения» с Вигдорчиком проходили еще в эпоху Ту-2, когда мы были в разных «весовых категориях», а потому его победы были неизбежны. Потом «столкновения» возобновились при создании Ту-144 и, конечно, касались обеспечения гладкости внешней поверхности. Я по материалам испытаний и расчетов показывал, сколько керосина мы тратим на провоз щелей, уступов, головок заклепок и т.д. Он мне возражал, что усложнение технологии и дополнительные приспособления будут стоить дороже «моего» керосина. Но все же были и мои «победы», и качество поверхности Ту-144 уникально для советских самолетов.

Один вопрос так и остался «недобитым». Это вопрос, почему у советских самолетов вокруг заклепок на тонкой

обшивке всегда «лунка» (вмятина). Я объяснял это двумя причинами: 1) зазор между деталями перед клепкой; 2) при потайной клепке, когда бойком пневмомолотка бьют по головке заклепки, и для того чтобы она оставалась без уступа от обшивки, ее бойком обходят по кругу, одновременно ударяя и по обшивке.

Семен Абрамович твердо считал, что раздающаяся ножка заклепки создает напряжение в обшивке, образующее эту «лунку», и она неизбежна.

Поэтому я предлагал увеличить точность зеньковки под закладную головку и пригонки склепываемых деталей, всегда спрашивая: «А почему гладко у иностранцев?». Получал один и тот же ответ: «У них прессовая клепка». С сожалением должен отметить, что у нас и при прессовой клепке «лунки» есть. Этот факт оправдывает точку зрения Семена Абрамовича или плохую подгонку деталей? У иностранцев лунок нет!

Удивителен тот объем материала из периодической прессы и научной литературы, который твердо оседал в памяти Семена Абрамовича, создавая исходные данные для его рассуждений и принимаемых решений (предложений).

Вероятно, будет истинной правдой сказать, что С.А. Вигдорчик был одним из самых выдающихся советских технологов, глубоко понимавших физику технологических процессов. Он также глубоко понимал возможности советского производства, включая способы его совершенствования.

* Публикуется с согласия Н.Г. Георгиевой по книге Черемухин Г.А. Дальше. Выше. Быстрее: воспоминания о работе в авиапромышленности, о технике и ее создателях / под ред. Н.Г. Георгиевой. -М: Проспект, 2010. -448 с.

** Путилов Александр Иванович (1893-1979) — авиационный конструктор, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, кавалер многих орденов и медалей. Окончил МВТУ в 1920 г. и начал работать в ЦАГИ. В ОКБ А.Н. Туполева вел работы по АНТ-1 до АНТ-2. С 1932 года — главный конструктор Тушинского завода. Создал серийные пассажирские самолеты «Сталь-2», «Сталь-3» и опытный «Сталь-11» из нержавеющей стали. В 1938 году был репрессирован и до 1940 года работал вместе с В.М. Петляковым в ЦКБ-29 НКВД по самолету Пе-2. После гибели В.М. Петлякова возглавил КБ завода №22, а затем и других заводов. С 1943 года преподавал в Военно-воздушной академии РККА им. Н.Е. Жуковского (совр. — ВВИА). В 1952 году

вновь был репрессирован. В 1955 году вернулся на работу в ОКБ А.Н. Туполева. Организовал и возглавил его филиал на заводе №18 в городе Куйбышеве (ныне – Самара). В 1961 году организовал филиал ОКБ на заводе №64 в городе Воронеже для доводки комплексов Ту-128 и серии сверхзвукового пассажирского Ту-144.

*** Черемухин Алексей Михайлович (1895–1958) – конструктор в области самолето- и вертолетостроения, ученый, доктор технических наук, профессор, лауреат Ленинской премии, двух Государственных премий СССР, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, кавалер многих орденов и медалей, в том числе за боевые заслуги в Первой мировой войне 1914–1918 годов.

