

ОН УМЕЛ ДЕЛАТЬ ФАНТАСТИКУ РЕАЛЬНОСТЬЮ



чик Витя. По бытующей в семье легенде, именно в эти дни в одном из своих выступлений И.В. Сталин произнес фразу: "...раньше у нас не было авиации, теперь она у нас есть!" Возможно, это совпадение и сыграло свою символическую роль, но скорее, просто повезло родиться в большой, талантливой семье.

Отца Вити очень ценили на производстве, так как он мог выполнить любую уникальную работу, даже несмотря на то, что одним глазом он видел плохо из-за повреждения стружкой. Он участвовал в налаживании производства на авиационном заводе в Комсомольске-на-Амуре, увлекался фотографией, впоследствии стал фотокорреспондентом ТАСС в г. Саратове и сделал первый снимок Ю.А. Гагарина после приземления. Мать Анфиса Сергеевна, урожденная Размахина, из старинной семьи уральских казаков, по образованию учительница математики, с успехом окончив курсы чертежников, тоже работала в ЦИАМ.



Всё, что можно покрутить - должно работать. 1938 г.

Ильинское недалеко от Яхромы, где купил дом дед почти перед самой войной. Мать стала преподавать в сельской школе, но недолго: в октябре 1941г. к Яхrome подошла линия фронта. Деда убило осколком снаряда снесшего колокольню церкви, а матери (несмотря на слабое сердце) по мобилизации пришлось работать курьером. Маленький Витя видел бомбежки, голод, и всегда помнил свое детское ощущение, когда через село пошли в наступление крепкие, хорошо снаряженные, в белых овечьих полушубках солдаты сибирских дивизий. Он тогда подумал, что вот теперь-то точно победа за нами и скоро войне конец. Однако, война всё шла, а в ноябре 1942 года умерла мама, оставив сына на попечение его первой учительницы. Родные смогли разыскать и забрать Витю только в 1944 году. У родной сестры матери он снова обрел дом и семью.

В 1951 году, после окончания десятилетки Виктор Соколов становится студентом Московского авиационного института, выбрав родной ему моторный факультет. Началась не только подготовка к карьере инженера, но и успешная спортивная жизнь, потому что МАИ - это, как говорилось "театрально спортивный институт с легким авиационным уклоном". После 2-х лет занятий в секции спортивной гимнастики, тренер посоветовал ему пойти в секцию скоростного бега на коньках. И тут тоже все стало складываться: хорошо подготовленный, невысокий, крепкий, выносливый парень, быстро стал показывать хорошие результаты. На 4-м курсе он уже был чемпионом МАИ, а затем и чемпионом страны,

Всю жизнь он участвовал в работе над самыми фантастическими проектами летательных аппаратов и всегда доводил их до триумфального завершения. Мы не часто виделись с ним. Впрочем, каждая встреча в ЦИАМ неизменно превращалась в маленький НТС. Он долго и с увлечением рассказывал про свою очередную задумку: будь это аксиальный ДВС с вынесенной камерой сгорания (макет которого он успел построить и вместе с редакцией демонстрировал его на одном из технических салонов), или "бестопливный" двигатель повышенной эффективности цикла. В суть последнего, каюсь, мы так и не смогли поверить, а он так и не успел довести его и до железа. И лишь незадолго до Ухода сказал своим, что понял, как должен выглядеть рабочий образец. Но так и не объяснил, что он имел в виду...

Мы обратились к людям, лучше нас знавшим **Викторе Евгеньевиче Соколова** - его дочери, Ольге и профессору А.С. Полеву - оба сейчас работают в ЦИАМ - чтобы они больше рассказали нам о человеке, вся жизнь которого была посвящена моторам.

РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА "ДВИГАТЕЛЬ"

Ольга Викторовна Соколова, ведущий инженер
Анатолий Сергеевич Полев, д.т.н., начальник отдела
ФГУП "ЦИАМ им. П.И. Баранова"

участвуя в соревнованиях проводимых ДСО "Буревестник". Добровольное спортивное общество "Буревестник" объединяло в 1957 г. спортклубы всех ВУЗов и техникумов СССР, а также работников связи, науки, государственных учреждений и госорганы, ДСО "Труд" и "Искра". В 1960 г. он выполнил норматив мастера спорта по скоростному бегу на коньках.

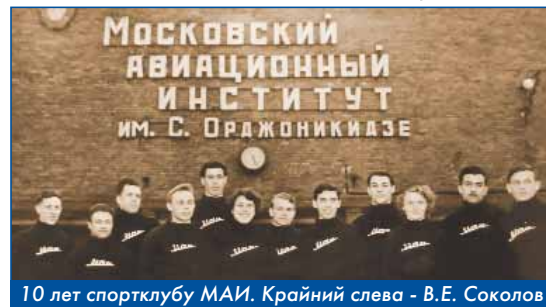
В 1953 г. в день 20-летия, студента второго курса МАИ снова настигло несчастье: после тяжелой болезни скончалась его "вторая мама". Он снова потерял дом и был вынужден переехать в общежитие. Эта закалка, когда надо учиться, готовиться к экзаменам, отдыхать после тренировок, в комнате, где живут насыщенной студенческой жизнью еще... 40 человек (!), сформировала его как терпеливого, сосредоточенного, доброжелательного человека, умеющего сохранять самообладание в любой ситуации и видеть положительные моменты там, где их обычно не видят другие.

В апреле 1957 г. при получении распределения, выпускник моторного факультета МАИ по специальности ЖРД Виктор Соколов оказался в г. Молотов (теперь Пермь). В 1958 г. на ПМЗ освоили производство ЖРД, а в 1964 г. был освоен выпуск двигателя для первой ступени РН "Протон". Здесь он делил комнату общежития со своим однокурсником Виктором Чепкиным, будущим Генеральным конструктором, академиком, лауреатом и т.д. и т.п., а тогда - просто другом, у которого был свидетелем на свадьбе. Жизнь щедро дарила ему встречи с талантливыми людьми, с большинством из них потом объединяли годы плодотворной работы.

В 1960 г., пройдя в Перми путь от инженера ОКБ до начальника смены испытательной станции силовых установок, В.Е. Соколов вернулся в Москву. В то же время он дождался согласия любимой девушки выйти за него замуж. Поступил на Московский машиностроительный завод "Зенит". Здесь, работая конструктором, выполнил ряд схем и чертежей по системам силовых установок. Среди них - ускоритель ПРД для укороченного старта МиГ-19.

В 1962 году, Виктор Евгеньевич переходит в группу к Л.П. Воинову, в отделение силовых установок, возглавляемое Г.Е. Лозино-Лозинским. В этот период он становится инженером-расчетчиком. Область его интересов: прикладная газовая динамика, теория двигателей, расчёт входных и выходных устройств силовых установок, теория теплообмена и пограничного слоя. В таком качестве он участвовал в разработке силовых установок разных модификаций МиГ-21, МиГ-23, МиГ-25 и МиГ-31.

Расчетные методы, внедряемые Соколовым в практику работы ОКБ доказали свою эффективность, когда с помощью построения газодинамической модели истечения реактивной струи из силовой установки испытываемого изделия удалось исключить явления возникшей неконтролируемой вибрации самолета МиГ-25. Для этого



10 лет спортклубу МАИ. Крайний слева - В.Е. Соколов



В кабинете у Г.Е. Лозино-Лозинского

была перепрофилировано вертикальное оперение кормовой части самолета, при этом - убрана часть конструкции, которая попадала в зону истечения реактивной струи.

С 1964 г. В.Е. Соколов активно включается в разработку авиационно-космической системы "Спираль". Г.Е. Лозино-Лозинскому при поддержке А.И. Микояна удалось собрать различные организации в единый творческий коллектив, состоящий в основном из молодых исполнителей. В числе технических руководителей проекта "Спираль" наряду с Главным конструктором были Я.И. Селецкий, Г.П. Дементьев, Л.П. Воинов, Е.А. Самсонов, стоявшие у истоков данного проекта. Наиболее проработанным элементом системы стал экспериментальный пилотируемый орбитальный самолет "ЭПОС" (получивший впоследствии неофициальное название "Лапоть").

Разработку проектно-конструкторской документации на стадии аванпроекта возглавил Я.И. Селецкий. Отдел Л.П. Воинова и В.Е. Соколов проводили все расчетно-теоретические исследования по гиперзвуковой аэродинамике и теплообмену, а также расчетно-экспериментальные исследования по термогазодинамике с определением всех видов тепловых и силовых нагрузок.

С 1976 г. Виктор Евгеньевич в числе основных разработчиков проекта "Спираль" из ОКБ Микояна был переведен во вновь созданное на базе Тушинского машиностроительного завода для разработки орбитального корабля "Буран" НПО "Молния". Там они с Л.П. Воиновым создают отделение газовой динамики и теплообмена, в задачи которого входили научно-исследовательские, экспериментальные и прикладные разработки газодинамических и тепловых проблем сверхзвукового, гиперзвукового полета летательных аппаратов и их силовых установок.

Соколов В.Е. на протяжении всех этапов создания орбитального корабля "Буран", возглавлял и лично участвовал в работах по теоретическому и экспериментальному исследованию газодинамики различных элементов аппарата. Проведенные исследования являлись необходимой основой для проектирования ОК "Буран". Большое внимание он уделил расчетному обоснованию идентичности натуральных условий внешнего воздействия на наиболее нагретую носовую часть фюзеляжа ОК и летающей модели "Бор-4". Лично провел анализ выступающих частей и западаний элементов теплозащитной плитки и зазоров между ними по результатам летных испытаний, который стал основой при установлении допусков в конструкторской документации.

Соколова отличал творческий подход к решаемым задачам. Суть в том, чтобы не просто найти решение проблемы, а решить ее красиво, нестандартно, просто. Когда он рассказывал об уже решенной задаче ответ казался удивительно очевидным, он и сам удивлялся - как это не додумались до этого раньше...

Надо сказать, что большинство задач, которые ставились Г.Е. Лозино-Лозинским перед своими сотрудниками лежали в области неисследованного. Поэтому В.Е. Соколову приходилось много сотрудничать с различными научно-исследовательскими организациями ЦАГИ, ЛИИ, НИИТП, АН СССР и Сибирским отделением АН, ВВИА



Бор-4, он же "Лапоть" - аналог космического самолёта

им. проф. Жуковского, МФТИ, МАИ и многими другими. Его доброжелательность и открытость, готовность сразу внедрять все новые результаты в дело, обязательно рассказать, как именно были использованы эти результаты, постоянно расширяли круг его профессионального и человеческого общения.

Его достижения и авторитет были оценены профессиональным сообществом. В 1970 г. ему присуждена медаль "За доблестный труд" от имени Президиума Верховного Совета СССР в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина, в 1991 г. Федерация космонавтики СССР наградила его медалью имени академика Келдыша, в 1996 г. званием Почетный авиастроитель, в 1997 г. медалью в память 850-летия Москвы.

Более десятка реализованных в силовых установках "МиГов" изобретений, в том числе способ регулирования сверхзвукового сопла по перепаду давлений, энтропийный эффект по обеспечению теплозащиты ОК "Буран" и гиперзвукового самолета-разгонщика. Золотая медаль и Диплом Всемирного салона изобретений, научных исследований и инноваций "Брюссель-Эврика" 1994 г. за орбитальный самолет. Авторы Соколов В.Е., Лозино-Лозинский Г.Е., Воинов Л.П.

Человек с активной жизненной позицией, стремлением созидать на благо страны он и в последние годы не только старался реализовать потенциал предприятия, но и найти новые направления деятельности. Так, он придумал и запатентовал новую схему двигателя внутреннего сгорания с кольцевым поступательным движением поршня, представлявшуюся на выставке "Двигатель-2008" и был полон новых творческих планов и идей.

Он работал в родном НПО в должности заместителя главного конструктора до мая 2013 г., уйдя по состоянию здоровья, но последняя инженерная записка с предложением новых разработок переданная на предприятие была подписана им 31 октября 2013 г. Он не мог не пойти 15 ноября 2013 г. на торжественную встречу по случаю 25-летия полета "Бурана". К сожалению, состояние его сердца не позволило ему присутствовать там. 17 ноября он скоропостижно скончался в больнице. Провожая в последний путь своего руководителя и товарища, сотрудники отделения отмечали, что и Л.П. Воинов ушел из жизни также 17 ноября, но восемью годами ранее. И также в ноябре - 2001 года не стало Г.Е. Лозино-Лозинского.

И если Лозино-Лозинского называли Генералом звездных войн, то Соколов и Воинов это Чудо-богатыри, без чьего подвига и беззаветного служения общему делу побед не бывает.

Когда бы руководство Страны прислушивалось к мнению специалистов, то скорее всего ни о каком импортозамещении думать бы сейчас не приходилось.

М а л о гордиться своей историей, надо ее творить. Так - чтобы помнили, и помнили добром - эта память крепче.



С внуком на выставке "Двигатели-2008"



В.Е. Соколов с авторами статьи - 2011 год