

ПАВЕЛ ОСИПОВИЧ СУХОЙ

(к 120-летию со дня рождения)



Выдающийся конструктор и организатор, доктор технических наук, дважды Герой Социалистического Труда, лауреат Сталинской, Ленинской и Государственных премий Павел Осипович Сухой относится к числу тех людей, которыми по праву гордится страна. В этом году мы отмечаем 120-ю годовщину со дня его рождения.

С Беларусью связаны детство и молодые годы его жизни: родился 22 июля 1895 г. в местечке Глубокое Виленской губернии в семье учителя, учился и окончил гимназию в Гомеле, преподавал математику в железнодорожной школе города Лунинец Брестской области.

По воспоминаниям, будучи гимназистом, Сухой впервые увидел полет самолета «Фарман», пилотируемого Сергеем Уточкиным. Видимо, тогда и зародилась мысль самому строить самолеты, поэтому после окончания гимназии он решает поступать в Московское императорское техническое училище (сегодня это «Бауманка»).

Ни Первая мировая война, ни революция не заставили изменить мечте, только отсрочили ее исполнение. Поступив в училище в 1915 г., только в 1921 г., после службы в пулеметной роте и работы учителем математики, он смог продолжить обучение. Трудлюбие и исключительная способность схватывать суть инженерного решения выделяли Сухого из числа студентов. В 1924 г. Андрей Николаевич Туполев приглашает способного студента Сухого, еще не окончившего учебу, работать чертежником в Центральный аэрогидродинамический институт (ЦАГИ). Под руководством А. Н. Туполева успешно защищается дипломный проект, и в 1925 г. Павел Осипович становится полноправным сотрудником ЦАГИ (инженер-конструктор отдела авиации, гидроавиации и опытного строительства).

Приступив в конце 1925 г. к созданию нового самолета И-4 (АНТ-5), бригада Сухого первый производственный экзамен сдала успешно. В декабре 1927 г. решился вопрос о запуске самолета в серию на авиазаводе. Павел Осипович Сухой в качестве ответственного технического представителя КБ Туполева руководил серийной постройкой самолета. Скоростной, маневренный, отличавшийся современными формами и изяществом, И-4 получил право на долгую жизнь. Он состоял на вооружении Красной Армии с 1928 по 1933 г. Таким был первый вклад Павла Осиповича Сухого и его товарищей по бригаде в отечественное самолетостроение.

В 1932 г. Павел Осипович назначается руководителем бригады по проектированию и постройке знаменитого впоследствии самолета РД («Рекорд Дальности», АНТ-25). Требование дальности полета РД привело к созданию крыльев необычно большого удлинения, а задача сохранения прочности была блестяще решена размещением бензина в кессоне крыла. На этой машине, как известно, были успешно совершены дальние перелеты, в том числе через Северный полюс в Америку, экипажами В. П. Чкалова и М. М. Громова, и установлены два мировых рекорда дальности без посадок. «Это была превосходная во всех отношениях машина, по тому времени лучшая в мировой практике самолетостроения», – так отзывался о самолете один из участников перелетов А. В. Беляков. На базе РД бригада П. О. Сухого

сконструировала одномоторный бомбардировщик ДБ-1, а затем двухмоторный ДБ-2, на гражданском варианте которого («Родина») женский экипаж в составе В. С. Гризодубовой, П. Д. Осипенко и М. М. Расковой в сентябре 1938 г. совершил беспосадочный перелет Москва–Керби (Дальний Восток), установив международный женский рекорд дальности.

Еще в середине 30-х гг. возникла идея создания многоцелевого фронтового самолета. Совместить в одном самолете качества штурмовика, ближнего бомбардировщика, истребителя и разведчика чрезвычайно трудно. Именно поэтому было решено объявить конкурс среди самолетостроительных КБ. Главное условие конкурса – не только придать самолету необходимые тактико-технические данные, но и добиться простоты конструкции, при которой можно было бы механизировать процесс производства. В этом конкурсе победил проект, созданный бригадой П. О. Сухого. Это открыло возможность организации конструкторского бюро под его руководством. Был запущен в серию ближний бомбардировщик «Иванов», а с 1940 г. начался массовый выпуск этих самолетов, получивших название Су-2. Самолет Су-2 участвовал в боях Великой Отечественной войны в качестве штурмовика и ближнего бомбардировщика.

В 1940 г. П. О. Сухому без защиты диссертации была присвоена ученая степень доктора технических наук.

В трудные военные годы проходили работы по созданию еще более совершенных боевых машин. В 1943 г. за создание штурмовика Су-6 Павел Осипович Сухой удостоен Сталинской премии I степени. А оригинальный по конструкции самолет Су-5 стал предвестником эры реактивной авиации.

В военные и послевоенные годы формировалось не только ядро коллектива КБ Сухого, но и особый, присущий только ему стиль работы. Постоянный поиск новых, необычных решений; решимость идти на риск в применении новых и новейших систем во имя создания лучшей, устремленной в будущее машины; подлинный энтузиазм, необыкновенная скромность, нежелание выпячивать свои успехи и рекламировать достоинства своих машин; предельно уважительное отношение к пожеланиям и требованиям заказчика; стремление во что бы то ни стало довести машину до совершенства. Этот характерный для «суховцев» стиль складывался не сам по себе, не стихийно, а под влиянием личности главного конструктора, человека необычайно талантливого, обладающего огромной инженерной интуицией, требовательного руководителя и внимательного, порядочного и скромного человека.

Первым реактивным самолетом КБ П. О. Сухого стал созданный в 1946 г. фронтовой истребитель Су-9 с двумя турбореактивными двигателями. Павел Осипович вводит в его конструкцию много новинок: впервые в практике отечественного самолетостроения на нем были применены тормозной парашют для уменьшения пробега при посадке, бустерное управление для уменьшения усилия на ручке управления при больших скоростях полета и катапультируемое сиденье и др. Можно сказать, он весь был соткан из новшеств. Затем создаются истребитель-перехватчик Су-11, первый советский трансзвуковой самолет Су-15, экспериментальный истребитель Су-17. На Су-17 впервые в мире решался вопрос спасения летчика на больших высотах с помощью отделяемой носовой части фюзеляжа вместе с герметичной кабиной. Но самолету, опередившему время, взлететь не удалось из-за ликвидации КБ в 1949 г. Главному конструктору предложили заняться ракетами, а после того как П. О. Сухой отказался, назначили заместителем А. Н. Туполева.

Во всех работах периода с 1925 по 1953 г. прослеживается незаурядность замысла, уникальность воплощения, обоснованный технический риск. Впервые были сконструированы и применены убирающиеся в полете шасси, гладкая металлическая обшивка, топливные баки-отсеки крыла, катапультируемое кресло летчика, система

спасения экипажа в отделяемой кабине, бустер в системе управления, тормозной парашют.

Когда в 1953 г. Павлу Осиповичу Сухому вновь предложили возглавить КБ и передали в его распоряжение производственный коллектив завода № 51, у него уже были готовы проекты новых самолетов. Именно на втором поколении реактивных самолетов наиболее ярко проявился конструкторский талант П. О. Сухого. В 1955 г. поднялся в воздух фронтальный истребитель С-1 и еще через полгода первый советский самолет с треугольным крылом Т-3. В дальнейшем под руководством Павла Осиповича Сухого было создано несколько типов самолетов со многими модификациями, каждый из которых являлся прорывом в отечественной и мировой авиационной науке и технике. Показанные на воздушном параде в 1956 г. самолеты Сухого произвели колоссальное впечатление. Именно тогда в зарубежной печати П. О. Сухого назвали «конструктором, вышедшим из тени». В 1956 г. главный конструктор Павел Осипович Сухой за выдающиеся заслуги в области авиационной техники был награжден орденом Ленина. А через год ему присвоили звание генерального конструктора авиационной техники.

В 1958 г. был запущен в массовое производство самолет Су-7. Летные испытания показали: Су-7 летает быстрее и выше других самолетов. Но Военно-воздушные силы страны требовали создания нового самолета со свойствами штурмовика, бомбардировщика и истребителя. Первым советским самолетом с такими данными стал самолет Сухого Су-7Б. В связи с подверженностью военной авиации быстрому моральному старению самолет Су-7Б создавался не только как боевое средство, но и как базовая конструкция для последующей модернизации. В 1965 г. были запущены в серию новые модификации истребителя-бомбардировщика Су-7Б, в конструкции которого впервые удалось объединить необходимые качества. Бессменно более 20 лет семейство самолетов Су-7Б находилось на вооружении ВВС страны, демонстрируя пример выдающегося долголетия в сверхзвуковой реактивной авиации. За создание фронтального истребителя Су-7Б и нового перехватчика генеральному конструктору Павлу Осиповичу Сухому было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

В августе 1966 г. был поднят в воздух первый в СССР экспериментальный самолет С-22И с крылом изменяемой стреловидности, что позволило «управлять аэродинамикой самолета непосредственно в полете». В августе 1972 г. – первый в мире сверхзвуковой самолет Т-4 с принципиально новой – автоматической – системой управления – новое слово дальней сверхзвуковой авиации.

«При обсуждении параметров нового самолета, нередко идя на риск, – писал С. И. Руденко, маршал авиации, Герой Советского Союза, – Сухой принимал к разработке только наивысшие данные, на грани возможности науки и техники, и даже чуть выше. И воплощал это в реальность».

В последние годы жизни П. О. Сухой работал над созданием высокоэффективных самолетов: истребителя-бомбардировщика Су-17М, фронтального бомбардировщика Су-24, штурмовика Су-25, получившего далее «второе дыхание» за счет заложенных в него широких возможностей модернизации. Был спроектирован высокоманевренный истребитель-перехватчик Т-10-1 (Су-27) нового поколения (интегральная схема, корневые наплывы, электродистанционная система управления).

П. О. Сухой являлся автором 50 оригинальных конструкций самолетов, из которых 34 были построены и испытаны. Развитию лабораторно-стендовой базы предприятия Павел Осипович Сухой уделял большое внимание. Все новшества проходили испытания и отработку в лабораториях на полунатурных стендах, на летающих лабораториях. При этом объем предварительных проверок и испытаний должен был

обеспечить минимальный технологический риск внедрения. Освоенные в процессе разработки и испытаний технологии легли в основу создания самолетов следующего поколения.

Отечественная авиация стала сверхзвуковой, всепогодной, ракетоносной. И среди великолепных боевых машин, созданных советскими конструкторами, еще не раз вызовет восхищение стремительный полет первоклассных самолетов, которым дал путевку в жизнь Павел Осипович Сухой.

Генеральный конструктор самолетов Павел Осипович Сухой 33 года стоял во главе коллектива ОКБ, под его руководством создавались военные самолеты, известные во всем мире. Безусловно, он не был провидцем или гениальным одиночкой, самолично создававшим новые самолеты и решавшим весь круг вопросов, возникающих при их создании. Его сила была в коллективе, который он создавал в течение многих лет, в его учениках, на воспитание которых он не жалел времени. Создание такого коллектива – высшее проявление таланта организатора. Большим вкладом П. О. Сухого в развитие отечественной авиации является плеяда воспитанных им известных конструкторов, продолживших начатое им дело. Созданное П. О. Сухим конструкторское бюро своей работой в современных условиях подтверждает зрелость созданной им научной школы.

27 июня 1995 г., в канун 100-летия со дня рождения нашего прославленного земляка, решением Кабинета Министров Республики Беларусь № 333 Гомельскому политехническому институту, получившему впоследствии статус технического университета, было присвоено имя Павла Осиповича Сухого. Работа по соисканию была инициирована ректором института А. С. Шагиняном при поддержке Гомельского облисполкома, руководства ОКБ Сухого и семьи П. О. Сухого. На протяжении 20 лет в вузе проводится международная научно-техническая конференция – научные чтения, посвященные П. О. Сухому; сотрудников и студентов стимулируют к творческому труду специальные стипендии и премия, учрежденные «ОКБ Сухого». Мы благодарны коллективу «ОКБ Сухого» за поддержку и участие в научных мероприятиях вуза. Сегодня Гомельский государственный технический университет имени П. О. Сухого динамично развивается, и весь его большой коллектив сотрудников и студентов старается достойно нести имя Павла Осиповича Сухого.

Главный редактор
д-р физ.-мат. наук, проф.

С. И. Тимошин