Тягач для «Тополя»

Когда на Параде Победы, посвященном 65-летию разгрома фашистов в Великой Отечественной войне, по Красной площади шла военная техника, в том числе и комплекс «Тополь», смонтированный на шасси МЗКТ, бывший главный конструктор УГК-2 МАЗа (а с 1991 года — МЗКТ), Владимир Ефимович Чвялев с гордостью следил за парадом. Ведь именно за вклад в создание грунтового подвижного ракетного комплекса «Тополь» Владимир Ефимович стал лауреатом Государственной премии СССР.

Дипломник, заслуживающий доверия

Когда-то его судьбу, как и судьбы десятков других молодых специалистов с дипломами инженеров, определило созданное на МАЗе спецподразделение — СКБ №1. Перед предприятием стояла задача — создать современные тяжелые колесные артиллерийские тягачи, для чего завод получил возможность отбора в ведущих технических вузах страны нужных ему специалистов. В их число попал и В.Е.Чвялев, который проходил преддипломную практику в группе специального оборудования СКБ-1. Так, 7 июля 1955 года вчерашний выпускник Белорусского политехнического института Владимир Чвялев стал инженером-конструктором МАЗа.

Перед группой специального оборудования СКБ-1, куда определили Владимира Чвялева, стояла задача создания двух тягачей — двухосного МАЗ-528 и одноосного МАЗ-529. Если чертежами двухосного занималась вся группа, то всю компоновку одноосного тягача руководитель группы Н.А.Сидоров, нисколько не сомневаясь в молодом специалисте, доверил Владимиру Чвялеву. Работа была проделана колоссальная. И совсем не удивительно, что среди награжденных орденами и медалями в 1959 году конструкторов СКБ-1 и работников цеха опытного производства оказался и В.Чвялев, удостоенный медали «За трудовое отличие». Ему тогда было 26 лет.

Испытанному — верить!

Через год, в 1960-м, Владимир был назначен начальником конструкторского бюро инженерных тягачей. Первой разработкой, выполненной под руководством молодого начальника КБ, стал двухосный универсальный инженерный тягач МАЗ-538.

Впрочем, молодым был и сам коллектив КБ, а отдельные из конструкторов даже моложе своего руководителя. В 1960 году, когда начались работы над универсальным тягачом, СКБ-1 получило пополнение молодыми специалистами, какого не было ни до, ни после этого — почти весь выпуск автотракторного факультета БПИ. Естественно, пополнилось и КБ универсальных тягачей.

Сочетание уже накопленного опыта и смелого поиска вчерашних студентов обеспечило успех. Особенность конструкции тягача, оснащенного бульдозерным отвалом или траншеекопателем, возможность буксировки прицепов обеспечивала ему универсальность. Первые полигонные испытания подтвердили правильность конструкторских расчетов.

Но это было не все. Предстоял целый ряд заводских и войсковых испытаний, после

которых универсальный инженерный тягач МАЗ-538 был принят на вооружение Советской Армии. Далее его производство было передано другому предприятию. По конструкторской документации, полученной из Минска, выпуск тягачей МАЗ-538 был организован на Курганском заводе колесных тягачей.

Техника двойного назначения

Время требовало создания еще более новой техники. И когда в 1966 году встал вопрос, кого назначить начальником конструкторского бюро большегрузных автопоездов, руководство предприятия, долго не думая, сделало выбор в пользу Владимира Чвялева. Работа бюро пошла по двум направлениям — совершенствование уже выпускаемых и создание новых автопоездов.

В связи с ростом потребности армии в четырехосных полноприводных тягачах для транспортировки различной техники и систем вооружения они были поставлены на серийное производства без завершения полного цикла испытаний. Внесение ряда конструкторских изменений позволило обеспечить производство современных машин двойного назначения, а также провести модернизацию всех тягачей МАЗ-537 прежних лет выпуска.

Параллельно велись работы по изготовлению опытных образцов усовершенствованных автопоездов МАЗ-537Г-5247Г. Эти автопоезда, транспортирующие тяжелую бронетехнику, вскоре наблюдали на военных парадах и минчане. Большинство из нас даже и не подозревали, что они были изготовлены в Минске. Показательно, что полуприцеп МАЗ-5247Г, получивший после дальнейшего усовершенствования наименование МЗКТ-9378, выпускается на МЗКТ и в настоящее время.

За 11 лет, что В. Е.Чвялев возглавлял бюро большегрузных автопоездов, в руководимом им КБ был создан целый ряд образцов востребованной потребителями техники двойного назначения. Это автопоезда, обеспечивающие транспортировку самого разнообразного оборудования, смонтированные на двухосных полуприцепах с гидроприводом колес МАЗ-5246 и МАЗ-5248, а также предназначенные для перевозки тяжелых крупногабаритных грузов. Последние смонтированы на низкорамном МАЗ-5247Д и на трехосных полуприцепах с колесами меньшего диаметра МАЗ-796 и МАЗ-796Б, позволяющих снижать погрузочную высоту. Кроме того, были созданы и такие, которые предназначались для транспортировки топливозаправщиков, используемых в том числе и в космической отрасли (смонтированные на двухосных полуприцепах МАЗ-939 и МАЗ-899).

Годы работы В. Е.Чвялева на посту начальника конструкторского бюро большегрузных автопоездов были важными и для его дальнейшего творческого роста как конструктора и руководителя. Вскоре он становится заместителем главного конструктора, первым заместителем, наконец, с 1985-го — главным конструктором — начальником УГК-2. В.Е. Чвялев много работает с заказчиками и разработчиками систем тяжелого вооружения и различных ракетных комплексов, под которые проектировались создаваемые на заводе транспортные средства.

Эстафету — в надежные руки

Особенно тесным и плодотворным было сотрудничество с Московским институтом теплотехники и волгоградским ЦКБ «Титан». Не случайно уже в середине 90-х главный конструктор В. Е.Чвялев, его заместитель Н. И. Савицкий, а также директор МЗКТ В. А. Волков были награждены медалями имени академика А. Д. Надирадзе. Эта награда была учреждена в память о бывшем директоре и главном конструкторе МИТа, являвшемся и генеральным конструктором ракетных комплексов. Это было не только оценкой плодотворной связи завода с институтом, но и оценкой заслуг предприятия, сумевшего в трудные 90-е годы сохранить научно-технический и производственный потенциал, предотвративший угрозу утраты уникального производства. Конструкторская служба также внесла свой вклад в разработку программы

конверсии. Одним из авторов конверсионной программы был В. Е. Чвялев. Весом его вклад и в ее реализацию.

Кстати, Владимир Ефимович еще долго оставался в строю. Только в 2003 году, уже разменяв восьмой десяток, он оставил пост главного конструктора, но еще до июля 2008 года продолжал трудиться на заводе. В. Е. Чвялев также награжден орденом «Знак Почета», российским орденом Дружбы, удостоен звания заслуженного работника промышленности Белорусской ССР.

Владимир Чвялев и сегодня полон сил и энергии, несмотря на свой солидный возраст: 28 июля ему исполняется 80 лет. Он с интересом следит за успехами Минского завода колесных тягачей, где уже другое поколение конструкторов, рабочих и специалистов создает новые образцы техники для различных отраслей экономики Беларуси и России, для укрепления обороноспособности Союзного государства, стран ОДКБ.