

## ПАМЯТЬ ОГНЕННЫХ ЛЕТ

# ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР БГ

Нынешнее поколение россиян за инициалами БГ привычно видит известного рок-музыканта Бориса Гребенщикова. Но был в нашем Отечестве ещё один БГ, имя которого долгие годы держалось в секрете, и знали о нём только в узком кругу военных специалистов. Это — наш земляк, выдающийся конструктор двигателей для бронетанковой техники, лауреат Государственной премии СССР, Герой Социалистического Труда, главный конструктор Барнаульского завода «Трансмаш» Борис Григорьевич Егоров. А для коллег и друзей — просто БГ...

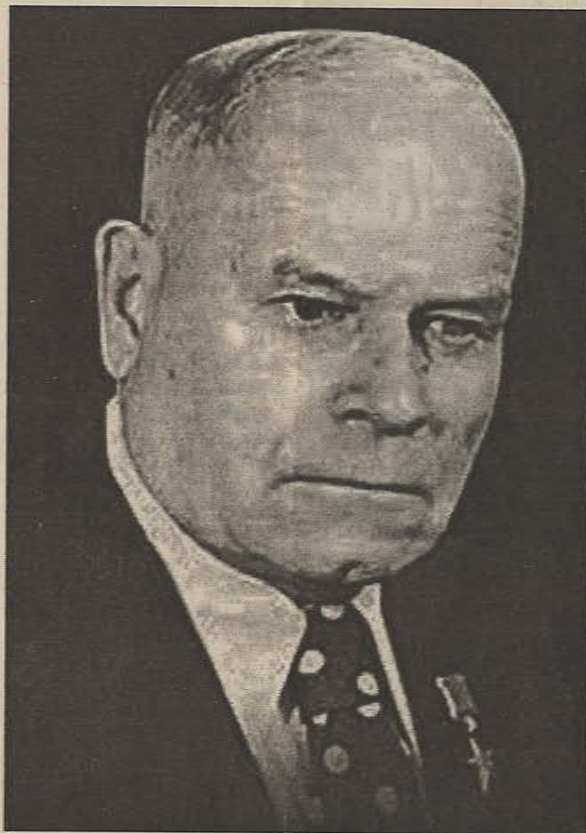
Николай МАРЯНИН,  
краевед.

### Мастер танка Т-34

Родился Борис Егоров в городе Спаске Казанской губернии 20 июня 1917 года. Его с детства влекло к технике, и после школы любознательный паренёк поступил в Сталинградский механический институт. Распределили молодого специалиста на знаменитый тракторный завод в Сталинграде. Работал он здесь инженером в специ-

2. Уже через четыре месяца после разгрузки эшелонов с оборудованием было налажено его серийное производство. А всего на предприятии за годы войны изготовлено более десяти тысяч «тридцатьчетвёртых» моторов, за что Барнаульский завод №77 (впоследствии «Трансмаш») в победные дни 1945-го был награждён орденом Ленина.

К концу войны перед заводом остро встала задача перевода производства на выпуск бронетанковой



шность Б.Г. можно представить себе, если вообразить стандартную человеческую фигуру, слепленную из пластилина, а затем подвергнуть её

сживались вокруг, зайти или выйти было уже сложно. При обсуждении технических и организационных проблем Егоров мог дойти

специалистов, и среди конструкторов, и среди руководителей промышленности. В итоге решено было лучший вариант БМП для Советской Армии выявить по результатам государственных испытаний. Эти испытания проводились параллельно и получили среди участников название «тараканьи бега».

«В этих условиях Б.Г. вёл себя великолепно, — вспоминает Пётр Кириченко. — Во время совершения длительных маршей он был весел, распевал неаполитанские песни (у него оказался очень мелодичный тенор и отличный слух), шуточно подначивал своих соперников, с юмором рассказывал о недавно сделанной ему сложной хирургической операции в грудной и брюшной полости, смакуя звучное латинское название этой операции, и, в то же время, не оставлял без внимания ни одного дефекта, выявленного в его двигателях в ходе испытаний, быстро принимал необходимые технические решения, успевал передавать их в Барнаул, где его подчинённые срочно изготавливали и испытывали доработанные узлы и детали и представляли согласованные с военпредами акты в комиссию...»

В результате на вооружение приняты Челябинский

мендовала принять на вооружение именно то, что предложил Б.Егоров. На рынках вооружений эта машина была признана международными экспертами лучшей в мире в своём классе.

### Неизвестный герой

Свободного времени у главного конструктора всегда было в обрез. Но и здесь он умудрялся проявить свои неисчерпаемые способности. К примеру, писал на досуге стихи — о войне, о героизме людей тыла, о великой Победе. В частых командировках в Москву непременно старался побывать в театре оперетты, аплодировал любимым артистам стоя и с такой силой, что заглушал хлопки окружающих. Летом любил коллективные выезды на заводском катере, зимой мог появиться на лыжной базе, а в обеденный перерыв — неожиданно подсесть к доминошникам и «забить козла». Ко всем женщинам, независимо от возраста, обращался только на «вы». На даче БГ с увлечением выращивал всякую всячину, удивляя порой высокопоставленных столичных гостей своими садоводческими успехами.

Но главным его увлечени-

любопытный паренек поступил в Сталинградский механический институт. Распределили молодого специалиста на знаменитый тракторный завод в Сталинграде. Работал он здесь инженером в специальном конструкторском бюро. По воспоминаниям коллег, уже тогда молодой конструктор-дизелист отличался умением быстро находить оптимальные варианты технических решений в проектировании узлов и деталей.

Когда началась Великая Отечественная война, завод стал выпускать танки, которые прямо с конвейера уходили на фронт. А в конце лета 1942 года, когда фашисты рвались к Волге, всё оборудование Харьковского и Сталинградского тракторных заводов эвакуировали в Барнаул. Сюда же вместе с остальными сотрудниками оборонных предприятий приехал и Борис Егоров. Задача им была поставлена жёсткая: в кратчайшие сроки построить завод и начать выпуск дизель-мотора В-2, предназначенного для танка Т-34.

На окраине Барнаула закипела стройка, и уже 6 ноября 1942 года на испытательном стенде нового завода был запущен первый алтайский мотор — надёжное сердце легендарного танка. Свою лепту внёс в эту маленькую победу и молодой мастер сборочного цеха Борис Егоров. Ему принадлежала заслуга в оперативном решении ряда сложных технических проблем, возникших в ходе освоения производства двигателя В-

(впоследствии «Трансмаш») в победные дни 1945-го был награждён орденом Ленина.

К концу войны перед заводом остро встал задача перевода производства на выпуск двигателей, необходимых в мирное время. И Борис Егоров вернулся в конструкторский отдел, где был востребован его творческий талант. В первые послевоенные годы он активно участвовал в конверсионных разработках по созданию на базе танкового дизеля широко известного теперь семейства двигателей Д6 и Д12 гражданского назначения. Вместе со своими коллегами Е.И.Артемовым и П.А.Здоровым в марте 1952 года Борис Григорьевич Егоров был отмечен за эту работу Сталинской (ныне Государственной) премией. В ноябре 1958-го он возглавил конструкторское бюро по дизелям, а вскоре был назначен главным конструктором завода «Трансмаш», и с этой поры не только изобретал двигатели, но и сам стал «мотором», приводящим в движение сложный механизм оборонного предприятия.

### Рыжий оригинал

Коллеги, работавшие вместе с Борисом Григорьевичем, считали его в высшей степени неординарной личностью — как по внешнему облику, так и по внутреннему содержанию. Вот как описал его в своих мемуарах Пётр Кириченко — представитель Министерства обороны СССР, часто бывавший на «Трансмаше» в 1960-х годах: «Вне-

шность Б.Г. можно представить себе, если вообразить стандартную человеческую фигуру, слепленную из пластилина, а затем подвергнутую сильному давлению сверху. Не пропорционально широкое туловище на коротких и кривоватых ногах, голова, как бы сплюснутая сверху и практически лишённая шеи. Довершают этот странный портрет лысина, просвечивающая через редкие рыжеватые волосы, и огромное серо-голубое бельмо в одном глазу. В то же время, весёлое, слегка ироничное выражение лица, быстрый народный говор, неожиданность и парадоксальность умозаключений сразу же выдают его острый ум, независимость суждений и оригинальность мышления».

К портрету можно добавить ещё веснушки, которые на лице были менее заметны, чем на руках. Сам Егоров к своей внешности всегда относился с юмором и в спорах мог неожиданно сострить: «Ну, конечно! Что с меня возьмёшь — рыжий, кривой...» Один глаз у него действительно не видел, но это не мешало главному конструктору разглядеть в чертежах даже самую незначительную ошибку.

Частые совещания Борис Григорьевич собирал прямо в помещении конструкторского бюро, потому как отдельного кабинета у него долгое время не было. Стол его стоял у самой двери, и когда все рас-

саживались вокруг, зайти или выйти было уже сложно. При обсуждении технических и организационных проблем Егоров мог дойти до ярости, если видел какие-то просчёты подчинённых. Но он тонко чувствовал настроение коллектива, и в самый напряжённый момент после очередного гневного разноса мог неожиданно рассмеяться над своими же словами и быстро разрядить обстановку. В полемике с оппонентами БГ был непримирим. Свои аргументы он тут же подтверждал извлекаемыми из карманов графиками и расчётами, а доводы своих противников подвергал язвительной критике, часто выставляя их в смешном виде.

### БМП за счёт ума

В середине 1960-х годов в Советском Союзе начали создавать первые в мире БМП — боевые машины пехоты. Опытный образец был разработан на Челябинском тракторном заводе, а новый дизельный двигатель УТД-20 для БМП-1 создали в Барнауле под руководством главного конструктора Б. Егорова. По удельной мощности, экономичности, габаритам и массе этот двигатель выгодно отличался от своих предшественников. Но был и альтернативный вариант. Конструкторы Волгоградского тракторного завода предложили БМП на базе выпускавшегося здесь бронетранспортёра. Мнения тогда разделились и среди военных спе-

циальных узлы и детали и представляли согласованные с военпредами акты в комиссию...»

В результате на вооружение приняли челябинский вариант БМП-1 с двигателем УТД-20, доработанным Б.Егоровым в ходе испытаний. В 1966 году на заводе «Трансмаш» началось серийное производство этих уникальных по своим показателям двигателей. Появилась первая в мире боевая машина такого класса, и её превосходство над бронетранспортёрами того времени было признано даже зарубежными военными специалистами.

А конструкторская мысль Бориса Егорова не стояла на месте. Вскоре появились различные модификации этого двигателя. Наконец, для нового поколения боевых машин пехоты БМП-3 Борис Григорьевич Егоров разработал более мощный, десятицилиндровый двигатель УТД-29. Конкурентом на этот раз выступило конструкторское бюро Челябинского тракторного завода, предложившее двигатель 2В-06 с учётом всех последних достижений отечественного дизелестроения. Вариант БГ был, напротив, консервативным. На вопрос, за счёт чего же он собирается получить преимущества своего нового детища, Борис Григорьевич лихо отвечал: «За счёт ума и образования!» В итоге БМП-3 с двигателем УТД-29 прошла все положенные виды испытаний, и государственная комиссия в который уже раз реко-

всякую всячину, удивляя порой высокопоставленных столичных гостей своими садоводческими успехами.

Но главным его увлечением всё-таки была работа, за которую БГ получил немало орденов и звание Героя Социалистического Труда. Лентяев он не любил и частенько повторял: «Настоящий конструктор работает не за зарплату». А лебединой песней главного конструктора стала осуществлённая идея «тысячесильного» двигателя на базе легендарного дизеля В-2. Умер Борис Григорьевич Егоров в 1995 году в возрасте 78 лет. В те тяжёлые годы экономического кризиса, когда оборонные предприятия России закрывались или влачили жалкое существование, завод «Трансмаш» выжил благодаря его двигателям, которые поставлялись и для нужд российской армии, и на экспорт.

Сегодня ОАО «ХК «Барнаултрансмаш» продолжает выпускать двигатели, разработанные Б.Егоровым. Здесь помнят и ценят своего бывшего главного конструктора. В июне прошлого года к 90-летию со дня рождения Бориса Григорьевича большая статья о нём была опубликована и в краевой барнаульской газете «Алтайская правда». Но, несмотря на то, что гриф секретности с его имени уже снят, для всей остальной России Б.Егоров по-прежнему остаётся одним из неизвестных героев нашего времени.