

Источник: Новый таганрогский курьер
Дата выпуска: 11.03.2015
Номер выпуска: 09
Заглавие: Комбайн, обогнавший Америку
Автор: Сергей Вахонин

Сегодня, когда все кому не лень говорят об импортозамещении и пытаются придумать, что бы такое выпустить в нашем отечественном производстве взамен оскудевающего из-за санкций импорта, я всё чаще достаю эту фотографию. На ней – зерноуборочный комбайн. Он заснят на ВДНХ, в Москве. Стоит рядом с космическим аппаратом «СОЮЗ». При взгляде на этот комбайн никому и в голову не придёт, что снимок сделан в 1984 году. По виду не отличишь от какого-нибудь современного аналога, поставляемого из-за границы. Но дело, разумеется, не во внешнем виде. Этот комбайн имеет потрясающую производительность при абсолютно минимальных потерях зерна в пределах одного процента. На испытаниях во время создания этой машины она и её варианты показывали потери даже меньше – до 0,98 процента. Результат практически недостижимый даже сегодня для выпускающихся в России серийно зерноуборочных комбайнов. Ну и самое главное: этот чудо-комбайн, получивший высокие оценки министерств и НИИ и настоятельно рекомендованный ими к серийному производству, в серию так запущен и не был. Время назвать марку этого несостоявшегося покорителя полей – СК-10 «РОТОР» разработки Таганрогского ГСКБ.

У этого комбайна была важная конструктивная особенность, до нынешнего дня отличающая его от всех типов подобных машин, выпускающихся как в России, так и за рубежом – роторное молотильно-сепарирующее устройство. Сказать так – значит ничего не сказать, потому что знатоки зерноуборочной техники сразу спросят: ну и что? Роторные комбайны выпускались и выпускаются и в США, и у нас в стране. Но здесь есть досадное недоразумение, а в сущности – большая техническая ошибка, так до конца почти никем и не понятая. Но стоившая жизни таганрогскому комбайну СК-10 «РОТОР». Дело в том, что это с самого начала был особенный, эксклюзивный роторный комбайн. В бывшем СССР, стремившемся обогнать и перегнать Америку, его запланировали и позиционировали как мощный ответ западной инженерной мысли. За рубежом тогда создали и вывели на рынок первые образцы комбайнов с роторным молотильно-сепарирующим устройством. Это был логичный и неизбежный шаг в научно-техническом прогрессе. Традиционная схема обработки зерна в обычных комбайнах достигла своего предела. Конструкторы столкнулись с неразрешимой проблемой: повышаешь производительность, а получаешь растущие потери зерна на выходе. Так и появилась принципиально отличающаяся от традиционной роторная схема. Но когда в СССР захотели получить такую же, недолго сумняшеся, поставили задачу перед таганрогским ГСКБ – просто скопировать американскую модель, не выдумывать велосипед заново. На практике же выяснилось, что это невозможно в силу иных стандартов и технологических условий. И тогда в таганрогском ГСКБ решили создавать своё собственное техническое решение. В результате появилось роторное устройство, многие конструктивные особенности которого являются настоящими отечественными «ноу-хау». И это сработало, результат был получен ошеломляющий. На испытаниях разработанные в Таганроге комбайны показали характеристики, в значительной мере превосходящие те, которые зафиксированы у американских аналогов. И главное – потери зерна у таганрогских СК-10 были минимальные, чего не могли обеспечить, например, даже конкурирующие с СК-10 Доны-1500. В пользу того, насколько таганрогский роторный комбайн оказался технически совершенен, говорит, например, такой факт. В конце 80-х – начале 90-х годов к специалистам таганрогского ГСКБ обратились заказчики из Германии и Финляндии и предложили модернизировать комбайны западного производства под использование таганрогского роторного устройства. Несколько машин были поставлены из-за рубежа, доработаны и переоборудованы в Таганроге. И вновь ушли на финские поля, где урожайность составляла до 60 центнеров с гектара. Нам такая урожайность и не снилась, на юге в лучшем случае с отдельных полей снимали до 40-50

центнеров с гектара. Через некоторое время от финнов поступило неслыханное по тем временам предложение – организовать на базе Таганрогского комбайнового завода, при котором действовало ГСКБ, совместное производство комбайнов роторного типа для продажи их как в России, так и за рубежом. Этому событию так и не суждено было сбыться. Как известно, для Таганрогского комбайнового завода его владельцы избрали путь развития автомобильного производства. И этот путь привёл завод в тупик, к полному финансовому и техническому краху.

В какой-то момент вся уникальная документация по комбайну СК-10 «РОТОР» чуть было не погибла. В ходе преобразований, проводившихся на предприятии под новое автопроизводство, она фактически была выброшена на улицу. Спас эти уникальные документы человек, принимавший самое непосредственное участие в разработке, сборке и испытаниях всех типов роторных таганрогских комбайнов. И вот теперь чертежи машин, которые успешно прошли все государственные испытания и получили добро на серийное производство, лежат в гараже у Валентина Никитовича Ткачева – конструктора, инженера-испытателя, последнего из «могикан», разработавших СК-10 «РОТОР». Ткачев всё ещё надеется, что наступит время, и о СК-10 и КЗСР-5 «РОТОР» вспомнят, возьмутся за их серийное производство в России.

Все годы, что прошли после остановки разработки и производства комбайнов в Таганроге, Ткачев ходит по разным инстанциям, пишет письма в разные министерства. Чаще всего ему даже не отвечают, а если отвечают, то отправляют в какой-нибудь очередной департамент. Но вот совсем недавно отчаявшийся инженер-конструктор написал в федеральное министерство промышленности и транспорта и – о чудо! – получил ответ. Ему позвонил представитель министерства Сергей Киселев. Сказал, что письмо Валентина Никитовича повергло в шок тех, кто его прочитал. И спросил: что вам необходимо, чтобы изготовить действующий образец роторного комбайна? Ткачев назвал ориентировочную сумму. Представитель министерства сказал: мы готовы участвовать в финансировании, но необходимо найти частного партнёра, который готов инвестировать половину в начало производства. Обрадовавшись, Ткачев бросился на предприятие, где в то время работал. Здесь руководство с ним не раз заводило разговор о том, чтобы начать производство роторного комбайна. Но на сей раз прежнего энтузиазма Ткачев уже не обнаружил, и на производстве ему сказали, что денег на участие в этом проекте пока нет. Тем не менее, несколько позже предложили: отдайте или продайте нам документацию на комбайн КЗСР-5 «РОТОР». Ткачев не согласился.

Собственно, на этом, видимо, можно было бы поставить точку. Уникальная конструкторская разработка, которую признали не только в России, но и в Европе, так и не реализована в серийное производство. Отечественные комбайны продолжают выпускать с традиционным и, в сущности, уже устаревшим молотильно-сепарирующим устройством. Позицию нынешних производителей зерноуборочной техники, наверное, можно понять: конкуренция со стороны западных поставщиков высокая, не до жиру – быть бы живу, и лучшее – враг хорошего. Но ситуация изменилась! В условиях санкций есть уникальная возможность вернуть себе большую часть российского рынка сельхозтехники. Но здесь нужен реальный прорыв – вывести на рынок такие машины, которые будут на голову выше зарубежных аналогов. А что если вновь вернуться к роторному комбайну таганрогской разработки и запустить его в серийное производство? Вот и на федеральном уровне эту идею, как видим, уже поддерживают. Машина не устарела, внешний дизайн можно доработать, а технические характеристики у «РОТОРА», разработанного в Таганроге, до сих пор лучше, чем у зарубежных аналогов. И, главное, ещё живы и готовы работать люди, которые этот чудо-комбайн создали. Раз уж нам выпала задача – обеспечить импортозамещение, так давайте её решать, засучив рукава.