

Гордость и слава Харьковского политехнического

[В. Епифанов, А. Марченко]

#1-2 от 15.01.2010

К 80-летию со дня рождения Н. И. Кваши



Николай Иосифович Кваша родился 8 декабря 1929 года в городе Зиновьевске (ныне – Кировоград) в семье железнодорожника, потомка запорожских казаков. Подростком Николай Кваша пережил голод на Украине в начале 30-х годов и немецкую оккупацию в годы Великой Отечественной войны.

После окончания школы с золотой медалью он направил документы в Одесское высшее мореходное училище. Но путь туда, увы, был для него заказан – оккупационное прошлое сыграло злую шутку. Поступил в Харьковский авиационный институт, однако узнал, что все выпускники, бывшие в годы войны на оккупированной территории, подлежат распределению на фабрику алюминиевой посуды. Поэтому после третьего курса перевелся в Харьковский политехнический институт на энергомашиностроительный факультет. После окончания в 1953 году института с отличием по специальности «Двигатели внутреннего сгорания» (специализация – судовые двигатели) направлен Министерством транспортного и тяжелого машиностроения СССР на завод «Красное Сормово» в город Горький (ныне – Нижний Новгород) – одно из крупнейших оборонных предприятий страны.

В бюро автоматизации и механизации производства завода первым его заданием была разработка чертежей переоборудования мостового крана одного из цехов. Через 10 месяцев новая должность – старший инженер, а еще через год – начальник конструкторского бюро (КБ) автоматизации производства завода.

В 1956 году Н. И. Квашу избрали первым секретарем комитета комсомола завода, а с февраля 1957 года он работал во вновь организованном специальном КБ – СКБ-112

(позднее центральное КБ (ЦКБ) «Лазурит»), имевшем задачу проектирования подводных лодок. Одним из первых был зачислен в СКБ сначала инженером, но очень быстро стал ведущим конструктором по вооружению, затем начальником отдела автоматики и электроники, заместителем главного конструктора подводной лодки.

С 1962 года Николай Иосифович – главный инженер СКБ, а с 1984 года одновременно стал и главным конструктором ЦКБ «Лазурит». С 1993 года – Генеральный директор и Генеральный конструктор ОАО «ЦКБ «Лазурит».

За годы работы участвовал в проектировании и создании многочисленных подводных аппаратов, в том числе дизель-электрической подводной лодки проекта 633, атомной подводной лодки проекта 670 (вооруженной крылатым стартом), подводной лодки – мишени проекта 690, спасательной подводной лодки проекта 940 «Ленок», глубоководного спасательного аппарата проекта 1855 «Приз» и др.



До подводных лодок проектную работу в СКБ Н. И. Кваша начинал с разработки проекта подводного танка сапера-разведчика, который был построен на Крюковском вагоностроительном заводе (Полтавская область). Были и другие периоды творческой жизни, связанные, например, с разработкой схемы постановки гидроакустической станции обнаружения подводных лодок «Амур» в районе Камчатки или разработкой проектов и освоением подводных спасательных, рабочих, научно-исследовательских, поисковых и водолазных аппаратов.

Вершиной творчества КБ и его главного конструктора стала атомная подводная лодка проекта 945 «Барракуда», первая лодка в стране с полностью титановым корпусом. Формы и стремительные плавные обводы корпуса напоминают форму одного из лучших океанских пловцов – тунца, что обеспечило высокую скорость на любых глубинах. Лодка вооружена новейшими боевыми ракетами, придающими ей ударный потенциал. Главный козырь лодки – низкие физические поля, низкие магнитные и электрические характеристики. Акустические данные «Барракуды» сравнялись с американскими аналогами, что позволило устранить один из главных недостатков советских атомоходов – высокую шумность (за которую американцы дали им обидное прозвище «ревущие коровы»).

Для проверки на практике проектных решений и поиска путей улучшения «Барракуды»

генеральный конструктор вышел на головной лодке в дальний автономный поход продолжительностью свыше 100 суток. Лодка на практике показала свои уникальные технические данные, незамеченно миновав ряд противолодочных рубежей США в Атлантике. Когда в 1990-х годах Николай Иосифович рассказал об этом походе, в США прогремел большой скандал – ведь они так и не зарегистрировали в свое время этот подводный атомоход, три месяца находившийся у их берегов с тысячами Хиросим на борту. За участие в специальных испытаниях многоцелевой атомной подводной лодки «Барракуда» (на снимке) Н. И. Кваше в 1993 году присвоено звание «Герой Российской Федерации». На рубеже XX и XXI веков при непосредственном руководстве и личном участии Николая Иосифовича разработаны наукоемкие, высокотехнологичные образцы техники гражданского назначения: комплекс подводных технических средств добычи нефти и газа на арктических глубоководных месторождениях; комплекс плавучих технических средств для заглубления морских трубопроводов; суда различных назначений (подводно-технических, водолазных работ, ремонтных работ на водных переходах, а также гамма рыбопромысловых судов); блочная газотурбинная электростанция; медицинские многоместные и одноместные лечебные барокомплексы; туристские подводные суда и т. д. За 50 лет работы в ЦКБ «Лазурит» Н. И. Кваша принимал участие в проектировании всех подводных лодок, внося заметный вклад в разработку проектов (о чем свидетельствует более 50 авторских свидетельств и патентов на изобретения). Он – доктор транспорта (почетное звание в РФ), действительный член Академии транспорта Российской Федерации. За активный творческий вклад в новые проекты награжден орденами Ленина, двумя «Трудового Красного Знамени», «Знак почета», «За Заслуги перед Отечеством» 3-й степени, многими медалями, удостоен звания лауреата Премии Правительства России. Умер Николай Иосифович 4 ноября 2007 года.

В. Епифанов, декан факультета ТМ,

А. Марченко, проректор, заведующий кафедрой ДВС