



КОГДА НЕВОЗМОЖНОЕ СТАНОВИТСЯ ВОЗМОЖНЫМ

■ Если есть цель – можно о ней помечтать. А можно добиться. Зеленоградское конструкторское бюро под руководством Дмитрия Дююнова – тому пример.

Два события с разницей в четверть века

1994 год. В еще молодой газете «41» (шел четвертый год ее существования), в первоапрельском номере, была опубликована статья Александра Шерстюка совсем не первоапрельского звучания: «Праведная ярость настоящего ученого».

Получерк, полунтервью рассказывал о профессоре Николае Ялове и его работах над созданием высокоэффективных асинхронных электродвигателей. В том числе и трудностях, далеко не всегда технических, которые в этой работе встречались... Увы, и сейчас это актуально. Однако те, кто хочет, преодолет и технические, и другие проблемы.

2021 год, конец мая. На территории стройки на площадке «Алабушево»

ОЭЗ «Технополис Москва» происходит закладка «капсулы времени» – послания потомкам с именами людей, поддержавших проект «Совэлмаш», благодаря которым компания смогла начать громадный проект – строительство уникального проектно-конструкторского технологического бюро (ПКТБ). Об этом газета «41» тоже сообщала. Какая между этими событиями связь?

Большое начинается с малого

Ту статью, в далеком 94-м, прочитал выпускник МИЭТа Дмитрий Александрович Дююнов – инженер, работавший в своей бурной жизни над многими проблемами. В том числе и над электродвигателями. Он тогда еще и предположить не мог, что тема статьи в «41», которая его заинтересовала, увлечет его более чем на четверть века.

Учрежденное им ПКТБ «Совэлмаш» решило основную проблему асинхронных электродвигателей. Которые, кстати, впервые были опробованы еще в конце XIX века, но – увы! – на тот момент не выдержали конкуренции

с двигателями внутреннего сгорания. Сегодня асинхронные двигатели все-таки заняли свое место – они потребляют более 60% производимой на планете электроэнергии, в каждой квартире их – больше, чем живет людей. И, разумеется, чем экономичнее они будут, тем лучше. Однако остается «но»...

Особенности новых технологий, используемых в «Совэлмаш», мне пытались объяснить. Честно говоря, далеко не все понял. Понял главное.

Если по принятым в Европе и Китае классам энергоэффективности двигателя такого рода должны быть только высших уровней – IE3 и IE4, то и габариты этих двигателей растут соответственно. И в обычный холодильник, в котором стоит движок класса IE1, такой мотор уже не впишешь. А что это значит? Проигранная конкуренция.

Благодаря разработкам Дююнова и его команды удалось достичь оптимального соотношения трех параметров, по которым не дотягивали другие асинхронные двигатели: мощность, экономич-

Дмитрий Дююнов – изобретатель и администратор

ность, а главное – габариты. Так что производителям пылесосов, стиральных машин и многих других изделий, где применяются электродвигатели, не надо будет перестраивать все производство, чтобы установить на свою продукцию более мощные и экономичные движки.

Жив Зеленоград, живы светлые головы, которые решают проблемы вековой давности! Много говорят о том, что, мол, все лучшее – на западе. Не верьте. Лучшие головы – у нас, нужно только дать им простор.



Александр Сударев рядом с электромобилем «Рено»

Сегодня и завтра

Сейчас фирма арендует ряд помещений на территории Западной промзоны. В одном из них мне показали небольшую электромобиль «Ре-

но»... оснащенный не родным, французским, а нашим, «Совэлмашевским» двигателем. Как рассказал руководитель информационно-аналитического отдела Александр Сударев (кстати, тоже выпускник МИЭТа), этот автомобиль объездил уже не один десяток выставок – и везде признавался лучше своего оригинала. Что подтверждают даже его создатели – фирма «Рено».

Но арендованные помещения скоро уйдут в прошлое. Полтора месяца назад, когда фирма закладывала «капсулу времени» в Алабуше-

во, на стройплощадке было практически пусто – только завершалась подготовка фундаментов (нулевой цикл). Сегодня уже видны очертания будущего уникального

проектно-конструкторского технологического бюро, с лабораториями, опытными и производственными участками, учебным центром и даже мини-гостиницей для приезжающих на стажировку специалистов.

Стройку планируют завершить в 2022 году.

Блиц-интервью с главным героем

– Правду ли говорят, что если все автомобили перевести на электротягу, то экологические последствия от выработки необходимого для них количества электроэнергии будут гораздо страшнее, чем полученная в этом отношении выгода?

– Это будет катастрофа, – отвечает Дмитрий Александрович Дююнов.

– А ваши электродвигатели проблему не решат?

– Если просто, тупо поменять все бензиновые движки на наши – нет. Решение есть, и в принципе возможно будет вообще отказаться от тепловых и атомных электростанций. Но над этим надо еще много работать.

Дмитрий Александрович не говорит прямо о том, что это будет тема будущей разработки его команды. Но и не отрицает. А пока он с хозяйским видом ведет экскурсию по будущему ПКТБ, и видно, что сейчас это для него – главное. Но какова идея – отказаться от тепловых электростанций! Это масштаб...

– Кто вы сейчас больше – инженер-изобретатель или прораб-строитель?

– Я в жизни много где работал, в том числе и в строительстве, – отвечает Дмитрий Дююнов, – так что и это для меня не ново. Сейчас, конечно, я больше администратор. Но мое ПКТБ работает!

– Почему фирма называется «Совэлмаш»? «Эл-маш» – понятно, электромашин. А «Сов...»?

– А это кто как хочет. Хотите – современные, хотите – совмещенные. А по сути – все мы родом из Советского Союза.

Иван ЛАЗАРЕВИЧ,
фото и видео автора,
монтаж видео
Дмитрия ЕРОХИНА