

ЧЕЛОМЕЙ ВОЛОДИМИР МИКОЛАЙОВИЧ
(1914 – 1984)



У суботу, 17 червня 1965 року, в газеті «Правда» було надруковане сенсаційне повідомлення ТАСС: «З метою забезпечення виконання накресленої програми дослідження космічного простору у Радянському Союзі створена нова могутня ракета-носіє.

16 червня з допомогою цієї ракети на навколоземну орбіту виведена наукова космічна станція «Протон-1» і комплекс контрольно-вимірювальної апаратури. Загальна вага корисного вантажу, виведеного на орбіту (без останнього ступеня носія), складає 12,2 тони.

Ця могутня ракета-носіє була створена під керівництвом Генерального конструктора Володимира Миколайовича Челомея, який належав до прославленої когорти «космічних богатирів» –

С. П. Корольова, М. О. Пилюгіна, М. К. Янгеля, Ф. О. Цандера, М. В. Келдиша. Про внесок видатного вченого, академіка, двічі Героя Соціалістичної Праці В. М. Челомея в розвиток ракетно-космічної техніки стало широко відомо лише після його смерті і найперше тому, що його діяльність переважно була п'язвана зі створенням оборонного щита СРСР і була глибоко засекречена. Результати ж роботи керованих ним науково-конструкторських організацій були досить значними для держави, а він сам був надзвичайно неординарною і талановитою людиною.

Народився Володимир Миколайович Челомей 30 червня 1914 року у Привіслянському краї у польському містечку Седльце (Сідлець, Седлеце) неподалік Варшави, Сам Володимир Миколайович в автобіографії писав, що його батько Микола Михайлович Челомей та мати Івга Хомівна (уроджена Клочко) до жовтня 1917 р. були вчителями народної школи, а потім мати працювала викладачем російської мови і літератури, пізніше – біології, а батько – інженером.¹ Тривожні події Першої світової війни змусили сім'ю переїхати до Полтави, де мешкали рідні та близькі Івги Хомівни. Оселилися Челомей на Келінському проспекті (до 1908 р. він називався Інститутською вулицею, а нині – це Першотравневий проспект), у будинку № 27, що належав до домоволодіння сестри М. В. Гоголя Ганни Василівни Гоголь-Яновської, а пізніше перейшов у власність її племінниці Марії Миколаївни Рахубовської (уродженої Бикової). Згодом сюди з Яновщини прибула її донька, Софія Данилевська з дітьми, погодками маленького Володі. Так, з 1922 р., родина Челомейві стала жити під одним дахом з родиною Бикових-Данилевських – «полтавською гілкою» нащадків О. С. Пушкіна і родичів М. В. Гоголя.

Справедливим вважається, що враження дитинства мають для людини вирішальне значення в подальшому житті. І через роки стає у пригоді, проявляється те, що було закладене, вразило і схвилювало у дитинстві. Не був винятком у цьому і В. М. Челомей,

¹ З автобіографії В. М. Челомея, 9 лютого 1952. Копія // Архів Полтавського музею авіації та космонавтики. – Ф. 2. – Оп. 2. – Спр. 288. – Арк. 7.

якого обставини звели у Полтаві з цілою плеядою талановитих, відомих людей. Як відзначав сам Володимир Миколайович, таке оточення значною мірою вплинуло на його виховання і формування характеру. З дитинства йому були прищеплені любов до іноземних мов, гри на фортепіано, вишуканість в одязі і манерах.

Оселившись поряд, дві сім'ї, два різні роди – Данилевських-Бикових і Челомейів, виявилися на роки пов'язаними не лише сусідством, а й життєвими обставинами, що в подальшому справило значний вплив на долі обох родин.

Коріння родини Данилевських було пов'язане з онукою великого поета О. С. Пушкіна Марією Олександрівною Пушкіною (1862-1939) і племінником М. В. Гоголя Миколою Володимировичем Биковим (1856-1918). Їхній шлюб поєднав у потомстві Пушкіна і Гоголя.

Про походження діда В. М. Челомея по матері – Хоми Васильовича Ключка відомо лише те, що він похований (як і М. В. Биков, М. О. Пушкіна і С. М. Данилевська) на Монастирському цвинтарі в Полтаві. Про походження його дружини, Марії Михайлівни Ключко нічого не відомо. Але, судячи зі світлин, які збереглися у сімейному архіві Челомейів, ця родина, очевидно належала до доволі високих кіл.

Про родові коріння батька вченого – Миколи Михайловича Челомея теж відомо небагато. Зокрема те, що в Польщі, на північний схід від містечка Седльце є населений пункт під назвою Челомей. За спогадами доньки Володимира Михайловича, Євгенії Володимирівни Тализіної, її батько розповідав про масток у Челомеях та згадував тітку Софію, яка була вмілою наїзницею і любила подорожувати верхи в околицях маєтку.

Микола Михайлович, за оповідями близьких, був людиною досить освіченою, але не увагу віддавав хімії. У 1920-і роки, живучи в Полтаві, він працював у банку. Помер і похований, за спогадами сестри матері В. М. Челомея, Ніни Хомівни Контаревої, у Полтаві, згодом, теж на Монастирському цвинтарі.

Підрісши, Володя Челомей став учнем десятої семирічної трудової школи, яка містилася на нинішній вулиці Луначарського у Полтаві. 8 грудня 1989 року на будинку сучасної середньої школи №10 було відкрито меморіальну дошку на честь академіка В. М. Челомея (скульптор В. І. Білоус). Закінчував школу В. Челомей уже в Києві (1929 р.).

У шкільні роки В. Челомей товаришував з дітьми Данилевських, особливо з Олександром (1911-1969), у майбутньому відомим ученим, доктором біологічних наук, професором. «У нас, однолітків, інтереси співпадали, – згадували сестри Данилевські, – й залишили добрі спогади про дитинство на все життя...». У сім'ї Данилевських багато чого нагадувало про їх великих предків. На стінах висіли портрети О. С. Пушкіна та М. В. Гоголя. На полицях – їх книги. Домашня бібліотека була достатньо обширною і нею безперешкодно користувався Володимир. А читати він навчився досить рано. Саме з Пушкіна і Гоголя почалося його знайомство зі світом книг. Добрим його наставником у ці юні роки стала Софія Миколаївна Данилевська. Пізніше, під час одного зі своїх приїздів у Полтаву у 1936 р. вона отримала від В. Челомея його першу книгу – «Векторне обчислювання» з дарчим надписом автора «...на знак глибокої поваги і вдячності». Звертаючись до підлітків, Софія Миколаївна часто повторювала, що всі визначні творіння і відкриття в науці, техніці, мистецтві є результатом не лише обдарованості, але, насамперед, постійної, наполегливої праці, високої культури, життєвого досвіду.² Розуміння цього, слідування принципам, прищепленим з дитинства, дало змогу як дітям Данилевських, так і самому Володимиру Челомею стати багатогранними людьми, мати глибокі знання з образотворчого мистецтва і літератури, володіти іноземними мовами. М. Г. Горчаков, колишній начальник Київського авіаційного інституту (КАІ), згадуючи В. М. Челомея, підкреслював, що «... він був людиною різнобічно освіченою; знав літературу, жваво відгукувався на питання історії...».³ Саме Софія Миколаївна заклала у

² Зі спогадів М. С. Данилевської і Н. С. Савельєвої про В. М. Челомея. – Рукопис, 14 червня 1989 // Архів Полтавського музею авіації та космонавтики. – Ф. 2 – Оп. 2. – Спр. 290. – Арк. 23 і 23 звор.

³ Зі спогадів про В. М. Челомея М. Г. Горчакова, 17 лютого 1989. – Рукопис, 1989. // Архів Полтавського музею авіації та космонавтики. – Ф. 2. – Оп. 2. – Спр. 290. – Арк. 16-19.

Володі з дитинства любов до музики, давала йому уроки гри на фортепіано. Він був досить ретельним учнем, швидко вивчив нотну грамоту, грав по нотах і підбирав на слух. Уже будучи дорослим, він міг досить довго просиджувати за фортепіано, за грою забуваючи про все, був вправним імпровізатором. Очевидно під впливом Саші Днилевського, Володимир зацікавився лепідероптологією, серйозно займався колекціонуванням метеликів, намагався їх малювати та науково описувати колекцію і навіть деякий час мріяв про професію мікробіолога. Але, мабуть, самою природою була закладена в ньому непереборна тяга до техніки. Юнак захопився конструюванням, майстрував моделі автомобілів, літаків, розробляв різноманітні головоломки. Багато читав книг по фізиці, історії техніки. Деяко пізніше, у 14 років, Володимир здивував батьків тим, що сам змайстрував фотоапарат і сфотографував їх. Якість фотографій вийшла не гіршою, ніж у справжнього фотоапарата заводського виробництва.

У 1927 році, закінчивши семирічну трудову школу, Володимир вступає у Київський автомобільний технікум. Це рішення сина не було несподіваним для його батьків. Вони давно помітили його схильність до техніки. Після закінчення автомобільного технікуму (1932 р.) він почав працювати у відділі двигунів внутрішнього згорання Інституту Променергетики. Група молодих інженерів цього відділу займалася конструюванням і випробуванням навісних забортних двигунів для потреб оборонної промисловості.

У 1932 році вісімнадцятирічний Володимир Челомей стає студентом авіаційного факультету Київського політехнічного (індустріального) інституту (КПІ). Того самого, у якому сім років раніше на аеромеханічному відділенні вчився Сергій Корольов. У 1933 році авіаційний факультет виокремився в самостійну структуру – моторобудівний факультет Київського авіаційного інституту імені К. Є. Ворошилова (пізніше – Київський інститут інженерів цивільної авіації, а нині – Національний авіаційний університет). За спогадами М. Г. Горчакова «Авіаційний інститут, що був перетворений з авіафакультету КПІ, розміщався у скромних, нашвидкуруч переобладнаних для цього з житлових будинків будівлях, але об'єднував у своїх стінах дружній колектив викладачів та студентів – справжніх ентузіастів авіації. Хоча інститут готував інженерів-експлуатаційників Аерофлоту... його колектив приділяв багато уваги теоретичним дисциплінам, що лежали в основі авіа будівництва».⁴

Так чи інакше, але В. Челомей, розпочавши своє навчання як студент КАІ, опинився в середовищі, яке відповідало його потягу пізнати та заглибитися в теоретичні дисципліни, які ілюструвалися прикладами із галузей авіабудівництва або експлуатації літаків та спеціальні дисципліни, які спиралися на теорію. Авіаційні традиції були характерними для Києва тих днів. То був час бурхливого розвитку техніки і особливо авіації.

Підвищені навантаження та швидкості у складних конструкціях і механізмах призводили неодноразово до численних аварій. На перших порах ці катастрофи – від поломок колінчастих валів двигунів до раптового розвалювання літаків у повітрі. – неможливо було пояснити. Все це вимагало переходу до нових методів розрахунку, з урахуванням динаміки процесів, що відбувалися і спонукало розвивати теорію коливань та вирішувати проблеми динамічної стійкості». З огляду на це, можна пояснити послідовну спрямованість і логіку наукових інтересів Володимира Челомея у цей період. За свідченнями сина Володимира Миколайовича, Сергія Володимировича Челомея, члена-кореспондента Російської Академії технічних наук (РАТН), професора, доктора фізико-математичних наук, саме тоді його батько серйозно зацікавився проблемами механіки, прикладними питаннями математики.

Енергія у вісімнадцятирічного Володимира, здавалось, біла через край. Своє навчання він успішно поєднував з роботою техніком-конструктором у філіалі Науково-дослідного інституту цивільного повітряного флоту. У дев'ятнадцять років він написав

⁴ Зі спогадів про В. М. Челомея М. Г. Горчакова, 17 лютого 1989. – Рукопис, 1989. // Архів Полтавського музею авіації та космонавтики. – Ф. 2. – Оп. 2. – Спр. 290. – Арк. 16-19.

свою першу наукову працю по проблемі теплового розрахунку двигуна. Вирішуючи це завдання, він використовував апарат векторного обчислення.

Потреба отримати якомога глибші і ґрунтовніші знання, які вивчалися студентами КАІ під керівництвом математика і механіка М. О. Кильчевського, вченого у галузі механіки С. В. Серенсена та інших викладачів, спонукала Володимира паралельно з навчанням в інституті відвідувати ряд курсів з математичного аналізу, математичної фізики, теорії пружності та механіки у Київському університеті у таких видатних учених, як засновник Київської наукової алгебраїчної школи, відомий своїми працями з прикладної математики і механіки професор Д.О. Граве, математик, член-кореспондент АН України Н. І. Ахієзер, італійський математик і механік, іноземний член-кореспондент АН СРСР Туліо Леві-Чивіта.

На думку М. Г. Горчакова, велике значення для подальшого становлення В. М. Челомея як ученого мало знайомство з академіками М. М. Криловим та М. М. Боголюбовим. Ці зустрічі відіграли значну роль у формуванні наукових поглядів Володимира Миколайовича, адже саме в ці роки відбувалося його становлення як майбутнього вченого. Велику роль у цьому процесі належала також члену-кореспонденту АН УРСР професору І. Я. Штаерману, під керівництвом якого В. М. Челомей виконав та захистив свою дипломну роботу по кафедрі авіадвигунів. Сам же кандидат технічних наук, доцент М. Г. Горчаков допомагав дипломнику у розрахунку нових, прогресивних методів проектування і деталей авіадвигунів. Ілля Якович Штаерман, за свідченнями його колег, завжди звертав увагу на обдарованих студентів, активно залучав їх до наукової та педагогічної діяльності і серед студентів 1932-1937 рр. виділяв Володимира Челомея, який вирізнявся своїми неординарними здібностями.

Коло наукових інтересів В. Челомея було доволі широким – від суто теоретичних проблем до вирішення прикладних завдань, що знайшли застосування у практиці. У студентську пору проявився також і інженерний хист Челомея. М. Г. Горчаков зауважував: «Характерним для В. М. Челомея була здатність глибоко вникати у теорію та знаходити у ній відповіді на питання інженерної практики і навпаки, з практичних завдань здобувати теми для теоретичних розробок. Таке щасливе сполучення таланту вченого з інженерною винахідливістю, справедливо підкреслене академіками М. М. Боголюбовим та Л. І. Сєдовим, проявилось у В. М. Челомея... у студентські роки».

Ця характерна особливість студента В. Челомея повною мірою проявилася під час проходження практики влітку 1935 року на авіаційному моторобудівному заводі № 29 імені П. І. Баранова (нині – ВАТ «Мотор Січ») у місті Запоріжжя.

З 1934 року завод освоював випуск призначеного для серійного виробництва ліцензійного двигуна «Містраль-Мажор» К-14 потужністю 725 кінських сил фірми «Гном-Рон (або «Гном і Рон») – ветерана французького двигунобудування.⁵ З 1935 року на Запорізькому заводі склалася вкрай напружена ситуація через постійні поломки колінчастого валу двигуна. Заводчани вбачали їх причину в низькій якості металу. Відповідальний за цю роботу, керівник КБ Назаров А. С. марно намагався налагодити справу. Не допомогла і присутність на заводі численної групи французьких інженерів фірми «Гном-Рон». Заговорили про шкідництво. Допомогти спробував студент-практикант В. Челомей. Він дослідив статистику аварій, вивчив конструкцію двигуна і дійшов висновку, що причина полягає в резонансних явищах.

Спочатку його ідея та парадоксальна рекомендація була сприйнята досить скептично. Вона полягала в тому, щоб зменшити діаметр валу, тобто не потовщувати його, а зробити, навпаки, легшим, що дозволить вивести всю систему з резонансної зони. Але іншого виходу з ситуації, що склалася, запропонувати ніхто не міг. Тому директор заводу Олександров ризикнув і розпорядився виділити для переробки два двигуни.

Спільними зусиллями завдання було вирішене. Результати випробувань доопрацьованих двигунів виявилися відмінними: вібрації зникли і двигуни без негативних

⁵ З доповіді 18 серпня 2003 року інженера НВОМаш Є. В. Кулешова «Студент Київського авіаційного інституту В. М. Челомей на практиці в Запоріжжі в 1935 році». – Рукопис, 2003. – Ксерокопія // архів Полтавського музею авіації і космонавтики. – Ф. 2. – Оп. 2. – Спр. 290. – 17 арк.

наслідків пропрацювали потрібну норму часу. Про зміни в конструкції двигуна повідомили офіційного представника фірми «Гном-Рон». Через деякий час через Наркомат авіаційної промисловості дирекцію заводу в Запоріжжі поінформували, що керівництво французької фірми принесло вибачення за помилку і висловило подяку за допомогу у доопрацюванні двигуна. У серійному виробництві згодом цей двигун отримав найменування М-85. За ним пішла модернізація КБ Назарова потужніших двигунів.

Через участь у роботі по доопрацюванню двигунів В. Челомей змушений був затриматися на заводі і після закінчення терміну практики – до 27 серпня 1935 р. Щоб звітуватися за запізнення в інституті, йому видали довідку наступного змісту: «Студент Челомей В. М. протягом своєї виробничої діяльності з 15/07 по 21/08 1935 р. у конструкторському відділі провів велику розрахунково-дослідницьку роботу по крутильним коливанням авіаmotorів продукції заводу № 29, а також виконав перевірку низки розрахунків та редагував окремі статті теоретичного розрахункового характеру. В усіх виконаних т. Челомеєм роботах виявлена особливо висока теоретична та інженерна підготовка, що поєднувалася з уважним ставленням до дорученої роботи, при виконанні якої він абсолютно не рахувався з витратою особистих сил та часу. За час перебування на заводі т. Челомей прочитав курс лекцій з теорії коливань стосовно до авіаmotorів інженерам конструкторського бюро. До закінчення особливо важливої роботи т. Челомей був затриманий до 27.08.35 р.»

Здивувало керівництво заводу і прохання студента, коли мова зайшла про його захоплення. Він попросив виділити у його розпорядження бокс для перевірки своєї ідеї про можливість одержання без компресора достатнього наддуву у довгій трубі. Чому ці ідеї зацікавили молодого дослідника? Його думки все частіше зверталися до реактивної техніки. Він читав роботу К. Е. Цюлковського «Реактивний аероплан», опубліковану в 1930 році і пам'ятав строки з неї: «За ерою аеропланів гвинтових повинна наступати ера аеропланів реактивних». Також він був знайомий зі знаменитою працею В. С. Стечкина «Теорія повітряно-реактивного двигуна», яка вийшла в лютому 1929 року в журналі «Техніка повітряного флоту». У наступні роки ці ідеї В. Челомея лягли в основу його роботи по створенню пульсуючого повітряно-реактивного двигуна.

Зауваживши фундаментальні знання студента-практиканта, керівництво заводу запропонувало В. Челомею прочитати докладний курс лекцій з теорії коливань для інженерів заводу в наступному році. Такий семидесятигодинний курс був прочитаний ним у період з 20 вересня по 7 жовтня 1936 року.

За час навчання в КАІ В. М. Челомей написав низку наукових статей, присвячених, насамперед, теорії коливань і динамічній стійкості пружних систем, які свідчили про успішне вирішення ним низки теоретичних проблем, а також прикладних завдань, що знайшли застосування в практиці. Близько двадцяти з них були надруковані у наукових збірниках, зокрема, наприклад, у 1936 р. – «Про новий метод визначення резонансного числа обертів колінчастих валів», «Про коливання циліндрів авіаційних двигунів», «Про одну задачу квазігармонійних коливань» та ін. На думку фахівців, у його ранніх наукових працях, відбився вплив його вчителя – І. Я. Штаермана.

Того ж 1936 року у київському видавництві «Укргізместпром» були видані три тисячі примірників книги студента В. М. Челомея «Векторне обчислення». Фахівці висловлювалися про цю книгу як про «короткий, ясний і вельми корисний... курс... векторного аналізу». Сам автор у червні цього ж року пояснював «Ця брошура виникла у зв'язку... з тим, щоб дати у подальшому студентам Інституту базу для повнішого вивчення теоретичної механіки, аеродинаміки та низки дисциплін у векторному змісті».⁶ Цікаво, що на гонорар за книгу Володимир справив матері зимове габардинове пальто з хутряним коміром. Пальто було досить добротним і Івга Хомівна носила його аж до 1954 року.

У 1937 році в «Трудах КАІ» було надруковано п'ять наукових праць В. М. Челомея, а в наступні два роки ще вісім у цьому ж збірнику та одна – у «Доповідах АН

⁶ Евтеев И. М. Опережая время. Очерки. – М.: Биоинформсервис, 1999. – С. 9.

УРСР» (№1, 1938 р.). Крім цього, узагальнивши свої дослідження на моторобудівному заводі й розвинувши теоретичне обґрунтування роботи механізмів авіаційних двигунів, В. М. Челомей видав у 1938 р. працю «Теорія пружин».

«Тематика робіт В. Челомея надихнула тоді не лише студентів, а й викладачів і аспірантів КАІ; у результаті цього темами дисертацій і дипломних робіт стали проблеми, пов'язані саме з теорією коливань або динамічною стійкістю різних авіа конструкцій. І в науково-технічній літературі проблеми динамічної стійкості пружних систем пов'язують з основоположними результатами, що їх отримав В. М. Челомей, з його теоретичними і практичними працями».

У 1937 році, на рік раніше визначеного терміну, В. Челомей успішно закінчив КАІ. Його дипломна робота «Коливання в авіаційному двигуні» була визнана перспективною. Вчена Рада КАІ за рівнем наукової розробки питань проектування і розрахунку двигунів на міцність визнала її рівнозначною кандидатській дисертації.

Після захисту дипломного проекту Володимир Челомей отримав кваліфікацію інженера-механіка по авіамоторобудуванню. Як свідчить його диплом, із 44 предметів лише 4 (німецька, українська мови, ленінізм та економічна політика) були оцінені «добре», решта – «відмінно». Невдовзі він був зарахований до аспірантури при Інституті математики і став аспірантом І. Я. Штаєрмана. Одночасно, як викладач, читав у КПІ лекції з механіки та спеціальних дисциплін. 1939 р. він захистив у КПІ кандидатську дисертацію на тему «Динамічна стійкість елементів авіаційних конструкцій» (Рішення Вченої Ради інституту від 10 червня 1939 р., протокол № 27). У цьому ж році дисертацію було видано окремою книгою в московському видавництві «Речиздат Аерофлота».

У 1940 році В. М. Челомей був прийнятий до спеціальної докторантури АН СРСР і удостоєний почесної нагороди – Сталінської стипендії. Він став наймолодшим 26-річним докторантом серед п'ятдесяти кандидатів наук, висунутих від усіх республік тодішнього Союзу РСР.

З цього часу розпочався новий етап у житті та діяльності вченого.

Напередодні Великої Вітчизняної війни В. М. Челомей захистив докторську дисертацію на тему «Динамічна стійкість і міцність пружного ланцюга авіаційного двигуна», яка загубилася, не дійшовши до Вищої Атестаційної комісії. Пізніше, уже після війни, він вдруге успішно захистив її у МВТУ ім. М. Баумана.

З початку Великої Вітчизняної війни Володимир Миколайович працює в Центральному інституті авіаційного моторобудівництва імені П. І. Бараова (ЦІАМ), створює там відділ по розробці пульсуючого повітряно-реактивного двигуна.

У ті роки у Німеччині уже був побудований пульсуючий двигун для «ФАУ-1» інженера Пауля Шмідта. У черві 1944 р., коли стало відомо про використання гітлерівською Німеччиною літаків-снарядів «ФАУ-1» проти Англії, Державний Комітет Оборони СРСР (ДКО) висунув перед вченими завдання: створити нову зброю – безпілотну бойову техніку. Рішенням ДКО головним конструктором і директором заводу був призначений В. М. Челомей, якому на той час було лише тридцять років. У фантастичні, навіть для сучасності, терміни, менш ніж через півроку, за свідченнями тодішнього наркому авіаційної промисловості О. І. Шакуріна, були випробувані десятки літаків-снарядів. Згідно іншого джерела (газета «Правда» від 23 березня 1986 року) випробування почалися в березні 1945 року. Спочатку їх запускали з бомбардувальника ПЕ-8, пізніше з ТУ-2. Десята модифікація нової зброї, яку назвали 10Х, виявилася досить ефективною. Але готові до бою ескадрильї важких бомбардувальників з підвішеними на них 10Х так і не злетіли зі своїх аеродромів. Був уже кінець війни і на запитання Сталіна про сенс використання цієї нової зброї у тодішній момент В. М. Челомей відповів, що перемога вже близька і використання такої зброї може викликати великі жертви серед мирного населення.

Двигуни В. М. Челомея використовувалися не тільки на крилатих ракетах. У серпні 1947 року під час традиційного параду у день Повітряного Флоту над льотним полем Центрального аероклубу імені Чкалова в Тушино гордо пронеслась група літаків, яких називали «лвочкини» з реактивними прискорювачами конструктора Челомея.

У 1952 році за поданням Вченої Ради МВТУ Челоменя було надано звання професора. Педагогічна діяльність була до душі Володимирі Миколайовичу ще зі студентських років. Досконало володіючи лекторською майстерністю, він в аудиторії був воістину «артистом». Особливо вдавались йому ті розділи, в яких він викладав теорію коливань.

В 1956 році вчений відкрив парадокс: щоб система була більш стійкою, її треба якомога частіше трясти. Оpubлікована в «Доповідях Академії наук СРСР» (1983, т.270, ч.1), робота так і називалась – «Парадокси в механіці, які викликані вібрацією».

У 1958 році Челоменя був обраний членом-кореспондентом АН СРСР за спеціальністю «механіка», а через чотири роки він став академіком.

Володимир Миколайович очолив велику науково-дослідницьку і конструкторську організацію. Він керував нею двадцять дев'ять років до самого останнього дня.

Академік В. С. Авдуський, який прийшов працювати до нього ще в ЦІАМ молодим спеціалістом, відзначав особливості Челоменя як керівника великого науково-конструкторського колективу: «У Володимира Миколайовича проявились надзвичайні конструкторські здібності. Глибоке знання техніки, розуміння фізики явищ, швидке прийняття точних технічних рішень, уміння організувати роботу і повести за собою колектив для досягнення поставлених цілей – ось характерні риси Володимира Миколайовича як керівника конструкторських колективів. Він завжди приділяв особливу увагу проектній роботі, яка визначала риси майбутнього виробу, був ворогом рутинних рішень, і розроблені під його керівництвом проекти значно випереджали свій час».

В. М. Челоменя став Генеральним конструктором у 1959 році і на цій посаді здійснив головне у своєму житті – під його керівництвом були збудовані ракетно-космічні системи, які не мали аналогів у світовій практиці: перші маневруючі супутники «Політ», ракетноносії «Протон». Саме з допомогою «Протонів» були відправлені в космос найважливіші вітчизняні апарати.



Ракети-носії «Протон» з додатковим, четвертим розгонним ступенем відправили до Місяця п'ять важких космічних апаратів серії «Зонд» («Зонд-4 – Зонд-8), важкі космічні апарати «Луна» третього покоління. Серед них «Луна-16», «Луна-20» і «Луна-24», які добули зразки місячного ґрунту, «Луна-17» з першим автоматичним самохідним апаратом «Луноход-1», «Луна-21», що доставила на Місяць «Луноход-2».

Автоматичні міжпланетні станції «Венера» (починаючи з «Венери-9»), «Марс» (починаючи з «Марса-2»), «Вега», геостационарні зв'язкові супутники «Радуга», «Екран», «Горизонт» – всі вони були запущені за допомогою «Протонів». І, нарешті, «Протони» підняли в космос орбітальні станції «Салют» і «Мир». «Протон» воістину універсальний. Його можливості охоплюють весь діапазон корисних навантажень, що є на сьогоднішній день. На низькій навколоземній орбіті висотою до 200 кілометрів він виводить до 20 тон корисного вантажу. У чотирьохступінчатому варіанті «Протон» може доставити на місяць приблизно 5,7 тон корисного вантажу, до Венери і Марса відповідно 5,3 та 4,6 тон, а на геостационарну орбіту – біля 2 тон.

Надійність «Протонів» вища ніж в американських ракет. За період з 1970 року по 1986 рік при загальній кількості запусків 97 усього 7 було невдалих.

Створення ракетно-космічного комплексу «Протон» відкрило новий етап у вивченні і освоєнні космічного простору. Цей етап також пов'язаний із рядом орбітальних станцій серії «Салют», народжених у конструкторському бюро, яким керував В. М. Челоменя. На «Салютах» було випробувано чимало систем.

У 1981 році під керівництвом Володимира Миколайовича на навколоземній орбіті був вперше створений науково-дослідний комплекс «Салют-6» – «Космос-1267» вагою біля 40 тон. Технічні рішення, закладені в «Космосі-1267», знайшли своє продовження в інших розробках – в «Космосі-1443» та «Космосі-1686», представниках космічних

апаратів нового покоління, здатних функціонувати як важкі ваговози, потужні міжорбітальні буксири, а у майбутньому – і як спеціалізовані модулі (наукові, виробничі тощо).

Будучи різнобічно обдарованою людиною, Генеральний конструктор знаходив час не лише для роботи. Він був небайдужий до футболу і хокею, сам займався спортом, бігав на ковзанах, азартно грав у шахи. Полюбляв книги, збирав їх. Вільно говорив французькою мовою, чим немало здивував своїх колег по поїзді у Францію на традиційний авіаційний салон в Ле Бурже. Знав також англійську та німецьку мови.

Він мав особливе конструкторське хобі. Придумав декілька медичних пристроїв і приладів. А коли один із його добрих знайомих потрапив у біду – його травмував МАЗ, та так тяжко, що чоловіка прийшлося «складати по частинах», Володимир Миколайович сконструював для нього ліжку особливої конструкції, яке значно прискорило зцілення хворого.

Але левову частку часу займала все ж таки робота. Іноді, розмірковуючи над вирішенням якоїсь проблеми, він забував буквально про все. Якщо був чимось захоплений, забував навіть зняти в кабінеті пальто. Забував про обід, а якщо і обідав, то на запитання дружини Нінелі Василівни про те, що ж він їв, згадати не міг.

У червні 1984 році Володимир Миколайовичу виповнилося 70 років. Та він, здавалось, не підвладний вікові. Як завжди, бадьорий, стрункий, підтягнутий, сповнений енергії. Попереду ще багато невирішених проблем, цікавих проєктів, які необхідно здійснити. Але несподівано у перебіг подій вмішався безглуздий випадок. У перших числах грудня була сильна ожеледиця. Вранці, виходячи на роботу, а було це на дачі, Володимир Миколайович послизнувся і ушкодив ногу. Його привезли додому і після огляду лікарі констатували перелом без зміщення і наполягли на госпіталізації. Коли його донька Женя прибігла додому, щоб провести батька в лікарню, вона застала його в своєму кабінеті, де він відбирав потрібні книги, сказавши «Буду працювати». І він дійсно продовжував працювати в лікарні.

На третій день після госпіталізації лікарі дозволили йому вставати. Ранком, 8 грудня о 8 годині Володимир Миколайович розмовляв по телефону з дружиною. Вони поговорили про дітей. Потім він сказав, що ніч була неспокійною але він почувається вже добре, а головне – і Нінелі Василівна почула в трубці його молодий дзвінкий голос: «Я таке придумав!...». А потім тиша. Це були його останні слова, тромб назавжди зупинив його серце.



Можна з повним правом сказати, що Володимир Миколайович Челомей стояв у витоків вітчизняної космонавтики поряд з академіками С. П. Корольовим, В. М. Келдишем, М. К. Янгелем.

Орбітальна космічна станція «Алмаз» для радіолокаційного зондування Землі

Про вагомий вклад у розвиток ракетно-космічної техніки свідчить перелік основних здобутків Генерального конструктора В. М. Челомея:

- 45 проєктів крилатих ракет, 18 з яких пройшли успішне випробування за його життя, 10 були прийняті на озброєння Військово-морського флоту Радянського Союзу;
- 32 проєкти балістичних ракет, з них 10 прийнято на озброєння, а досконала ампельна конструкція балістичних ракет сімейства «Соток» («УР-100») гарантує їх успішне використання протягом десятиліть;⁷

⁷ Афанасьев И. НПОМаш: ставка на «прагматичный космос» // Новости космонавтики. – 1999. – № 10 (201). – С. 60-62.

- ракетно-космічний комплекс «Протон» із сімейством ракетноносіїв, які ще у 6-ті роки вивели на навколосезну орбіту однойменну маневруючу наукову станцію «Протон», космічні станції «Салют», «Мир», російські блоки до Міжнародної космічної станції (МКС). Саме «Протон-К» із до розгінним блоком вивів міжпланетні кораблі для обльоту Місяця, Венери, Марса, а також автоматичні апарати для посадки на ці планети;
- орбітальна пілотована космічна станція ракетно-космічного комплексу (РКК) «Алмаз» – прообраз таких станцій, як «Салют», «Мир» і МКС. До складу РКК «Алмаз» входив автоматичний транспортний вантажний корабель з апаратом для повернення екіпажу на Землю, саме він ліг в основу функціонально-вантажного блоку МКС, а також транспортних апаратів «Прогрес», «Кристал», «Квант».⁸

Діяльність Володимира Миколайовича була відзначена найвищими на той час нагородами, серед яких дві зірки Героя Соціалістичної Праці, шість орденів Леніна, він був лауреатом Ленінської премії і тричі – Державної премії. Та найбільше пишався золотими медалями імені М. Жуковського «За кращу роботу з теорії авіації» та імені О. Ляпунова «За видатні праці в галузі математики і механіки» від АН СРСР. Він був не тільки Генеральним конструктором, а і видатним вченим, доктором технічних наук, професором, академіком АН СРСР, чудовим педагогом, завідувачем заснованої ним кафедри коливань та механічних процесів у Московському державному технічному університеті ім. М. Баумана, громадським діячем.

Є в музеї нинішнього Національного авіаційного університету експозиція, присвячена його видатному випускнику – Володимирі Миколайовичу Челомею, в якій знаходяться збірники його праць, сімейні фото, на яких він з молоддю, на відпочинку, серед вчених, колег, космонавтів. Зберігаються тут і особисті речі вченого, зокрема наручний годинник «Секунда», стрілки на якому зупинилися, але пам'ять про В. М. Челомея жива. Його іменем були названі вулиці, океанський лайнер у Латвійському пароплаванні, засновані стипендії для студентів, споруджений бюст у Москві. Добре було б якби пам'ять про видатного вченого, який провів своє дитинство і юність, починав свій творчий шлях в Україні, була достойно увіковічена на його батьківщині.



Пам'ятник В. М. Челомею на алеї видатних конструкторів і учених, які навчалися чи працювали в КПІ

У статті висвітлюється вагомий внесок у розвиток вітчизняної ракетно-космічної техніки Генерального конструктора, видатного вченого, доктора технічних наук, професора, академіка АН СРСР, педагога Володимир Миколайович Челомей, який стояв у витоків вітчизняної космонавтики поряд з академіками С. П. Корольовим, В. М. Келдишем, М. К. Янгелем.

⁸ Окара О. Наздоганяти – означає відставати. Два проекти Генерального конструктора ракетно-космічних систем Володимира Челомея // Вечірня Полтава. – 2007. – 12 квітня – № 15 (737). – С. 4.