

## Скорость Высоцкого

Если сравнить жизнь с автомобильной трассой, то скорость, с которой по ней движется эпохальный для белорусского машиностроения человек Михаил Высоцкий, шестьдесятю километрами в час никогда не ограничивалась



— Поверите, что я на год старше нашей академии наук? — шутил Михаил Степанович, когда мы беседовали около года назад. — Это заслуга Валентины, моей жены. Для нее и для меня это второй брак. Первый раз женился, как только техникум окончил. На землячке. Двоих детей вырастили...

Сомневалась, хватит ли мастерства изложить ту нашу беседу так, чтобы вместить на газетной странице не только многочисленные звания, заслуги Высоцкого, но и детали, которые передают его характер. Каждое десятилетие жизни ученого — веха в истории отечественного машиностроения. Решилась. В воскресенье, 10 февраля, академику Высоцкому исполняется 85 лет. Ему слово.

**Международный биографический центр в Кембридже присвоил ученому почетное международное звание «Человек года — 1997». В 25-м издании «Словаря международных биографий» есть и его имя. Американский биографический институт включил Высоцкого в список 5.000 ученых, внесших большой вклад в развитие науки XX века.**

— Создание грузовых автомобилей — ваша профессия. А управлять ими приходилось?

— Конструкторам нельзя позволять садиться за руль испытываемых машин. Когда одновременно и управляешь, и оцениваешь, отвлекаешься и забываешь о безопасности. Хотя для оценки эргономики рабочего места водителя сидел за рулем, и не один раз. А вот на легковых гонял. Начинал с «Москвича». В 1988-м ГАЗ 24-10 «Волга» приобрел. По тем временам — модная машина. Потом разные были, последняя — «Фольксваген». Но «Волга» до сих пор на ходу. Скоростница! Помню, лечу вечером на дачу. Трасса свободная. ГАИ останавливает. Инспектор говорит: «Михаил Степанович, скорость «Волги» по звуку определяю. Вы превысили». Оказалось, он раньше работал в машиностроении, узнал меня. Так что ограничился замечанием.

**Торжества, посвященные 85-летию Михаила Высоцкого, пройдут в Национальной академии наук Беларуси в понедельник, 11 февраля. Редакция газеты «Минский курьер» присоединяется к поздравлениям. Здоровья вам, Михаил Степанович!**

— У вас сколько лет водительского стажа?

— Раза в два больше, чем ваш возраст. С 1946 года. Окончил курсы и тем же летом практиковался вторым водителем у председателя колхоза на Копыльщине. Я родом из тех мест. Деревня Семежево.

**— Наверное, место учебы подстегнуло сдать на права: вы же как раз в автомеханическом техникуме тогда учились. Никогда не задавались вопросом, как сложилась бы жизнь, выбери другое направление?**

— Подростком мечтал, что стану начальником железнодорожной станции. Когда брат окончил педагогическое училище, его направили работать в Волковыск. Поезд уходил рано. Просыпаюсь, а брат уже ушел. Побежал за ним, чтобы проститься. А это 12 километров. Все же успел. Разговариваем на перроне, выходит человек в железнодорожной форме, дает команду об отправлении, все по вагонам. Мне он показался очень важным. И тут же придумал, что хочу быть начальником железнодорожной станции.

Когда началась война, мне было 13. Когда в Минске началось строительство автомобильного завода, поехал устраиваться на работу. Спасибо старшему брату: убедил, зная, как я люблю технику.

**— Откуда этой любви было взяться в то время?**

— Наша деревня расположена вблизи тех мест, где исторически проходил Екатерининский тракт. Многие пассажиры, которые ехали издалека в Москву, ненадолго останавливались отдохнуть у реки Морочь. А мы с мальчишками приходили туда купаться и раков ловить. Заграничные машины удивляли и восхищали. Это яркие воспоминания из детства. Хотя тогда жил куда более жестко, чем сейчас. Остались без родителей, приходилось браться за любую работу...

— В 33 года вы стали главным конструктором МАЗа. А через два года едва не были уволены. Ваше предложение разместить кабину водителя не за двигателем, а над ним некоторые вышестоящие начальники расценили, как пустые фантазии. И все-таки вы сумели отстоять свою правоту.

— Да. И «кандидатом» благодаря этой разработке стал. В 1965 году машина впервые была поставлена на конвейер. До этого во всем мире такие делались только по заказу. Новая компоновочная схема позволила улучшить массо-габаритные параметры, обзорность, увеличить грузоподъемность.

**— Пойти ва-банк, чтобы реализовать свои идеи, для вас типичное поведение?**

— Тот случай был принципиальным испытанием. Это моя победа. Но доказывать, убеждать приходилось постоянно.

**— На Парижском автосалоне в 1988 году автопоезд «МАЗ-2000», знаменитая «Перестройка», был отмечен золотой медалью. Как сложилась его судьба?**

— «Перестройка» обратила на себя внимание. Даже президент Франции Миттеран в кабине посидел. Но, чтобы «МАЗ-2000» выехал на трассы, требовалась модернизация производства. Да и не только. Следовало отказаться от многих стереотипов в организации междугородних и международных перевозок, изменить саму их стратегию, а значит, и психологию тех, кто руководит процессом. Надо было менять и нормативы, в том числе регламентирующие максимальную длину автопоезда. В СССР придерживались европейских норм, хотя страна с ее бескрайними просторами скорее должна была пойти по американскому пути, где длина автопоезда может быть большей. Словом, как писала одна популярная в то время газета, «Перестройка» забуксовала. Сохранилась всего одна машина, которая стоит на постаменте на выставочной площадке Минского автозавода. Массовой ей стать было не суждено, но я

расцениваю «Перестройку» как прототип современного многозвенника. Это принципиально новый класс техники для грузоперевозок по автодорогам первой категории.

**С именем Высоцкого связаны такие достижения Минского автозавода, как разработка принципиально новой компоновки большегрузных автомобилей «кабина над двигателем», создание концептуального модульного автопоезда МАЗ-2000 «Перестройка», получившего золотую медаль на Парижском салоне автомобилестроения в 1988 году, создание шести поколений магистральных автопоездов.**

— Как вы говорите в таких случаях: «Перегнать, не догоняя».

— Догонять — значит глотать пыль от идущих впереди машин. В 1963 году оказался на три месяца в Кабуле. Тогда не знал, чем закончится та командировка: я же язвенник со студенческих времен. А там, конечно, не до правильного питания было. Утром яичница, вечером — рюмка спирта и шашлык. Весь день расписан. Как и предполагал, все вопросы оказались решаемы. Но вдруг столкнулись с тем, что подобную технику хотят поставлять конкуренты из другой страны. Заказчик решил устроить что-то вроде испытаний: посмотреть, за какое время преодолеют одно и то же расстояние две схожие машины. И мы пошли на хитрость: поехали не по автомобильной трассе, а по внедорожью. И первыми были в Кабуле. Перегнали, не догоняя.

— Можете описать характер машин, созданных при вашем участии?

— О, это сложно! Они все настолько разные, как женщины. Друзья знают: если застолье — всегда поднимаю тост за науку, технику и женщин.

— И все-таки. Каков характер вашей любимой машины?

— А любимой и нет. У меня обычно так было: как только машина собрана — тут же возникали новые цели. Хотелось сделать что-то более совершенное. Такой я человек.

**Михаил Высоцкий — ученый и конструктор в области машиностроения. Академик Национальной академии наук Беларуси. Герой Беларуси. Заслуженный деятель науки и техники БССР, заслуженный работник промышленности СССР. Награжден орденами Ленина, Трудового Красного Знамени, Отечества III степени, Отечества II степени. Почетный гражданин города Минска. Лауреат государственных премий. Автор более 450 научных работ, в том числе 20 монографий, 145 авторских свидетельств и патентов.**

**Полвека работал на Минском автомобильном заводе, из них 35 лет — главным конструктором. При участии и под руководством Михаила Высоцкого в Беларуси создано шесть поколений уникальной автомобильной техники — более 350 моделей.**

**В настоящее время — заместитель директора по научной работе в области автомобильной и карьерной техники Объединенного института машиностроения Национальной академии наук Беларуси — генеральный конструктор по автомобильной технике Республики Беларусь.**

**Ирина Юдина, «МК»**