

«В своих замыслах идти до конца и не бояться рисковать»

Выдающийся белорусский конструктор автомобильной техники, Герой Беларуси, академик Михаил Высоцкий – о своем жизненном кредо

МИХАИЛ ВЫСОЦКИЙ родился в деревне Семежево Копыльского района Минской области. Трудовую деятельность начал в 1946 году рабочим на Минском автомобильном заводе. После окончания в 1949-м Минского автомеханического техникума работал конструктором на Минском автомобильном заводе. Предприятию посвятил 50 лет жизни, из которых 35 лет проработал на заводе главным конструктором, а с 1975 года — главным конструктором — начальником управления главного конструктора производственного объединения «БелавтоМАЗ». С 1992-го по 1997 годы — вице-президент АН БССР, с 1993-го по 2001 год — директор созданного по его инициативе Научного центра проблем механики машин НАН Беларуси. В 2001 году назначен генеральным директором Научно-инженерного республиканского унитарного предприятия «Белавтотракторостроение» НАН Беларуси. В 2006-м возглавил государственное научное учреждение [«Объединенный институт машиностроения Национальной академии наук Беларуси»](#). С июня 2012 года — заместитель директора по научной работе в области автомобильной и карьерной техники — генеральный конструктор по автомобильной технике Республики Беларусь государственного научного учреждения «Объединенный институт машиностроения Национальной академии наук Беларуси». 10 февраля 2012 года Герою Беларуси, генеральному конструктору по автомобильной технике Республики Беларусь, академику, доктору технических наук, профессору Михаилу Высоцкому исполняется 85 лет.



Михаил Степанович Высоцкий

— **Михаил Степанович, с чего начался ваш путь в автомобилестроении?**

— Конструктором стал во многом благодаря старшему брату Ивану. Вернувшись с войны, он стал директором и преподавателем Семежевской средней школы, где я учился. И взял за правило на каждом уроке вызывать меня, шестнадцатилетнего шестиклассника, к доске. Чего-то не знать было просто стыдно. Так постепенно окреп интерес к увлекательному процессу — познанию нового.

После окончания школы брат помог определиться с выбором профессии. Именно по его совету я поступил в Минский автомеханический техникум.

— **Как тогда жила, чем увлекалась учащаяся молодежь?**

— Годы учебы в техникуме, несмотря на загруженность учебной работой в цеху, воскресниками по благоустройству города, вспоминаю как самые интересные, счастливые. Хотя студенческими развлечениями, признаюсь, — походам в клуб на танцы — предпочитал изучение конструкций узлов и двигателей советских и иностранных автомобилей...

Светлана Русан. «В своих замыслах идти до конца и не бояться рисковать»

Расширению кругозора опять помогал брат Иван. На каникулах вместе ездили на экскурсии в Москву — в Кремль, Исторический музей, Коломенское. Такие поездки побуждали к обсуждению, спорам, подталкивали к поиску новых знаний.

— Как складывалась ваша карьера конструктора?

— Многие после окончания техникума мечтали стать испытателями автомобильной техники. Это сулило неплохие по тем временам деньги. А я твердо для себя решил: обязательно буду моделировать новые мощные машины! И дипломную работу выбрал соответствующую: «Проект главного конвейера предприятия по производству грузовых автомобилей». Ведь как тогда собирали автомобили? На козлах, хотя конвейерная сборка, придуманная Генри Фордом еще полвека назад, убедительно доказала свое преимущество. Дипломная работа стала первым шагом к самостоятельной инженерной деятельности.

А еще меня поддержал главный конструктор МАЗа Георгий Михайлович Кокин. Это благодаря ему я и нескольких лучших выпускников техникума попал в конструкторский отдел завода. С тех пор 50 лет жизни было отдано ставшему родным МАЗу.



1967 год. Главный конструктор МАЗа Михаил ВЫСОЦКИЙ (справа) знакомит первого секретаря ЦК Коммунистической партии Украины Петра ШЕЛЕСТА (в центре) и Председателя Совета Министров Украины Владимира ЩЕРБИЦКОГО с образцами автомобильной техники.

— Михаил Степанович, какими качествами должен обладать генеральный конструктор?

— Прежде всего, профессионализмом. Плюс готовностью в своих замыслах идти до конца, не бояться рисковать. Именно так воплощал в жизнь все свои конструкторские разработки. Приведу лишь один пример. В 60-х годах прошлого столетия в Афганистане, куда поставлялись «МАЗы», большая часть из них неожиданно вышла из строя. Допустить, чтобы афганцы отказались от наших машин, было нельзя. Что за этим могло последовать, понятно: потеря рынка сбыта, огромные убытки.

Я настоял на выезде в Афганистан, чтобы на месте определиться с характером поломок. Мне пошли навстречу. Изучив там условия эксплуатации машин, понял, в чем загвоздка. Оказалось, на груженные тоннами пшеницы машины водители подсаживали еще десятки пассажиров. В результате загрузка в полтора раза превышала допустимую норму. Естественно, машины не выдерживали. Претензии афганцев к закупленной партии автомобилей были сняты, более того, они заключили новые контракты на закупку очередной партии наших автомобилей.

— Вы возглавляете кафедру «Большегрузные автомобили и автопоезда» Белорусского национального технического университета. Знаем, внесли в процесс подготовки будущих специалистов автомобилестроения немало интересных новшеств.

— Чтобы идти в ногу со временем, а может быть, и опережать его, надо постоянно быть в поиске, в том числе и в вопросах обучения и подготовки кадров. Одно из моих
Светлана Русан. «В своих замыслах идти до конца и не бояться рисковать»

новшеств заключается в том, что я предложил ввести комплексные задания на дипломные проекты по одному объекту на 10—12 человек. Как в конструкторском бюро, где над разработкой трудится целый коллектив.

Мы реализуем сквозной цикл проектирования новой автомобильной и сельхозтехники, включающий дизайн, отработку внешних форм машин, интерьера кабин, эргономики рабочего места водителя, автоматизированное проектирование в части выбора конструктивных параметров, определяющих эксплуатационные свойства машин. Мы учим будущих конструкторов умению моделировать и осуществлять инженерный анализ конструкций машин, проводить виртуальные испытания отдельных их конструкций, что позволяет еще до изготовления опытных образцов дать заключение об их соответствии действующим стандартам и нормам.

А вообще хочу заметить, нынешние студенты отличаются высоким уровнем математической подготовки, умением самостоятельно работать, быстро адаптироваться к изменяющимся условиям.

— Несколько слов о ваших важнейших жизненных принципах...

— У меня их несколько. Во-первых, стараюсь всегда доводить начатое дело до конца, чего бы это ни стоило. Во-вторых, мой жизненный опыт показывает, проблемы были, есть и будут, но нерешаемых проблем при этом нет. Еще я строгий сторонник того, что наука ценна в ее практическом применении. И, наконец, надо быть во всем целеустремленным, только так можно идти на шаг впереди всех.

— Какие направления в деятельности Объединенного института машиностроения наиболее перспективны?

— Институту предстоит повысить координирующую роль в машиноведении, интеграции с организациями, занимающимися созданием новых материалов и технологий.

Отдельное внимание следует уделить ускоренной разработке и освоению новых поколений автомобилей, тракторов, самоходных сельскохозяйственных и лесохозяйственных машин с применением новых экономичных дизельных двигателей, автотракторной электроники. Применение отечественных специальных надстроек расширит сбыт отечественных автомобильных шасси и позволит отказаться от необоснованного импорта аналогичной специализированной продукции.

Одной из основных задач остается совершенствование системы стандартизации и обеспечение на этой основе требуемого качества научных исследований, направленных на разработку инновационной конкурентоспособной продукции в сжатые сроки, диктуемые современным рынком.

Необходимо дальше развивать и совершенствовать испытательную базу, более активно проводить всесторонние стендовые и полигонные испытания новой техники, ее сертификацию.

И, конечно же, не обойтись без тесного взаимодействия института с ведущими научными организациями ЕЭП для проведения совместных исследований и разработок, в том числе носящих прорывной характер, продвижения разработок на мировые рынки научной и научно-технической продукции.

— Что необходимо учесть машиностроительному комплексу Беларуси при создании новой техники?

— Задача современных машиностроительных предприятий — быстрое и экономичное создание и вывод на рынок новых машин. Этот процесс, в известной степени, сводится к соревнованию в области освоения и применения новейших компьютерных технологий.

Принимая во внимание постоянное ужесточение экологических требований к выбросам вредных веществ двигателями внутреннего сгорания, сегодня важно не отстать от западных моторостроительных фирм в решении этих вопросов. Я имею в виду требования, предусмотренные как для автомобильных — Евро 3, Евро 4, Евро 5, — так и для тракторных — Tier 3 — дизельных двигателей.

Особое место занимают автомобильная электроника, активная безопасность, антиблокировочные и противобуксовочные системы, которые, кстати, разработаны и освоены нашей промышленностью.

Я убежден, дальнейшее инновационное развитие отечественного машиностроительного комплекса — в практической реализации научно-технических разработок и новых знаний. Реализация этой задачи возможна только при условии эффективного взаимодействия специалистов науки, образования и промышленности. Именно такая консолидация усилий научно-технического потенциала способна обеспечить интенсивное инновационное развитие всех отраслей в XXI веке.

— Спасибо, Михаил Степанович, за интервью. Искренне поздравляем вас с наступающим 85-летием. Крепкого здоровья, семейного счастья и творческого долголетия!

Беседовала Светлана РУСАН, заведующая информационно-издательским сектором Объединенного института машиностроения НАН Беларуси

Фото предоставлено [НАН Беларуси](#)