

МИХАИЛ ВЫСОЦКИЙ

Генеральный конструктор

В феврале исполнилось 85 лет Герою Беларуси, генеральному конструктору по автомобильной технике «Объединенного института машиностроения» Национальной академии наук Беларуси, академику, доктору технических наук, профессору Михаилу Степановичу Высоцкому. Журнал «Нёман» предлагает вниманию читателей избранные главы из автобиографической книги Михаила Высоцкого «Генеральный конструктор. История жизни».

Как я обругал Королева

За что я люблю жизнь: за ее неожиданные повороты, что меняют привычное течение дел, за те загадки, ответы на которые приходится искать, прилагая титанические усилия... Но зато награда — появление нового, чего никогда не было, что движет мир вперед. И я расскажу эпизод, который сыграл важную роль в моей жизни. Внезапно я оказался на гребне советской науки...

В конце 1956 года наше конструкторское бюро Минского автомобильного завода получило срочное и, как нас предупредили, чрезвычайно ответственное задание: требовалось разработать особый низкорамный прицеп. Поручение было секретное, поэтому никто на заводе не знал, для чего потребовалось такое изделие. Особенность его была в минимальной высоте: один метр по верхнему краю платформы. Это было на двадцать-сорок

сантиметров ниже обычного прицепа. На прицепы предполагалось устанавливать большие кунги, но компактно, при этом они должны были свободно проходить на железнодорожных платформах под всеми мостами.

Как же снизить высоту прицепа? Эта мысль не давала покоя. Предположим, кое-что можно было выиграть, уменьшив диаметр колес. Но как быть с рессорной подвеской, рамой, подрамником для кузова? Наибольший резерв крылся именно в подвеске. Рессору можно было поменять на торсион, гибкий вал, более компактный и способный выдержать большие нагрузки. В то время торсионы начинали использовать в танках на Харьковском и Челябинском заводах. Но в автотехнике этого не было...

Пришлось поначалу до всего доходить методом проб и ошибок, а затем с технологией изготовления позволили ознакомиться в Харькове. И еще одно суровое требование: тормозная система должна быть герметичной и работать в любых погодных и дорожных условиях. Поэтому технологию изготовления герметичных тормозных шлангов пришлось осваивать на заводе впервые.

Несмотря на все сложности задачи, первую партию прицепов мы изготовили вовремя и отправили в Москву, на завод «Прожектор». И только я на завод приехал, узнал потрясающую новость: готовится сенсационное событие — запуск первого спутника земли! Для этого и понадобились наши прицепы. На них установили кунги, а затем стали монтировать двигатели, дизель-генераторы, различные приборы и оборудование, систему управления запуском.

Запускать спутник предполагалось в пустынной, необжитой местности, где не было ни необходимой инфраструктуры, ни подходящих дорог. Поэтому все системы стартового обеспечения базировались на наших прицепах.

Требования по качеству ко всему, что устанавливалось на прицепы, были жесточайшие. Каждую деталь сопровождал контрольный листок с указанием даты, фамилии исполнителя и его росписью. Причем каждый модуль на случай отказа дублировался. И тут-то нам пришлось хлебнуть горя. Стояла ранняя осень 1956 года...

Однажды к вечеру погнали готовый прицеп на обкатку за пределы завода. Перед проходной водитель резко нажал на педаль, и шланг тормозной системы сорвало со штуцера. Тормозная жидкость струей хлынула на землю... В спешке кто-то из рабочих отступил от технологии, и шланг оказался недостаточно надежен. А ведь мы столько бились над качеством тормозов! И вот такой подарок.

— Ну, все, завтра кого-то уволят, — пророчески заметил один из инженеров на проходной «Прожектора».

Как раз заканчивалась смена, и десятки людей были свидетелями нашего фиаско. Поиски виновного мы отложили на потом... Пришлось срочно гнать прицеп в цех и менять тормозной шланг.

Еще драматичнее складывалась ситуация с торсионами. Их следовало закалять таким образом, чтобы наружные слои металла получались твердыми, пружинящими, а сердцевина оставалась мягкой, не давала бы стальному прутку под нагрузкой разрушаться. Термисты технологический процесс не отработали, и торсионы лопались, как стеклянные. Сроки сдачи прицепов военпредам между тем стремительно приближались, а настроение наше падало. От сломавшихся торсионов оставались куски в ступице колеса и кронштейне рамы. Руками их не вытатишь, пришлось сделать приспособление вроде домкрата. За каждую замену торсиона я прямо на месте без формальностей платил сто рублей. Детали взамен вышедших из строя мы прямиком и в спешке возили с МАЗа.

Для подготовки к повторной сдаче прицепов придирчивым военпредам я привез из Минска бригаду слесарей. МАЗ шел на любые затраты, чтобы своевременно выполнить важнейший государственный заказ. А все шишки посыпались на меня, ведь я отвечал за его исполнение. Я почернел, и язва моя разыгралась так, что ночей не спал...

Так работали на космос тысячи и тысячи людей. С колеса началась история умного человечества. Но получается, что на колесах МАЗа и моего прицепа советская космонавтика въехала в космос. Прицеп, конечно, — своеобразная бронированная телега, но говорю, как крестьянский сын, без телеги на этом свете — никуда!

Спешка и многодневная нервотрепка привели к трагикомической ситуации, которая, однако, в те времена могла закончиться печально... В очередной

раз мы грузили на эшелон свои прицепы на окраине Москвы, у шоссе Энтузиастов. Но неприятности подстерегали нас до последнего момента. Помню, почти всю нашу технику уже погрузили на железнодорожные платформы, остался последний прицеп. И надо же — опять, как назло, лопнул торсион. Пришлось срочно менять. Вместе с мазовской ремонтной бригадой я полез под прицеп, чтобы ускорить дело. На счету была каждая секунда, нервы — на пределе. Второпях стали выбивать обломки из шлицев — тяжело идет.

Ребята из всех сил стараются — мокрые, нервные! — та яркая картина и сегодня, как наяву, у меня перед глазами. Я тоже помогаю, ситуация бешеная. Эшелон стоит, нас ждут. А я в ту пору уже всех военпредов в лицо знал. И тут подбежал какой-то мужик: телогрейка, запыленные кирзовые сапоги, и понес с матом:

— Чего вы тут копаетесь, как курицы? Кто старший? Ты старший? Чего топчешься?

Я вижу — работяга. Мастер какой-то, а может, железнодорожник нервный...

— А ты чего лезешь не в свое дело, сам пошел!.. Тебя тут не хватало! — В молодости я не любитель был ругаться. Но сорвалось с языка. Одним словом, послал я его в те же далекие места, куда и он нас.

Но мужик молодец, видит, мокрые лбы у ребят, все в запарке — махнул рукой и дальше побежал вдоль состава. Вижу, мастер с «Прожектора» с белым лицом несется:

— Что ты, молодой человек, наделал? Ты кого послал? Сейчас «скорая помощь» подъедет — и тебя увезут за кудыкины горы.

— Какая еще «скорая помощь»? — огрызнулся я.

— «Воронок», — уточнил мастер шепотом.

— Да за что, скажите толком? — разозлился я.

— Это же был сам генеральный конструктор! Главный — всей системы! — приглушенно сказал он.

Это меня ошарашило.

Сам! Вот это да. Товарищ Сергеев! Фамилии Королев мы тогда не знали. Он свои статьи в газетах подписывал фамилией Сергеев. Было отчего мне вздрогнуть: он крутостью славился. В минуту бы вылетел. Хотя на дворе был уже 1957 год, но и 1953-й рядом. Сердце екнуло, а на лице — восхищение! Так вот он какой, наш знаменитый конструктор!

Меня спасло, что Королев — бывший заключенный и в лагере перевидел много всего, но не ожесточился. И за внешними вещами видел дело, человека. Спасло и то, что он был такой же по характеру заводной, ради дела — в лепешку. А какой он был на самом деле, мы узнали только в 1966 году, после его смерти в январе, аккуратно на Старый Новый год... Была раскрыта тайна главного ракетчика страны, академика, дважды Героя Социалистического Труда, лауреата Ленинской премии Сергея Павловича Королева.

С портрета на меня смотрел гений ракет, а в жизни — тот самый крутолобый коренастый мужик в обычном ватнике, с которым я так неожиданно столкнулся при отправке прицепа. Вот когда я ахнул! Стало неловко за свою невольную резкость. А какими интересными были первые воспоминания! Мы все тогда прочитали в «Комсомолке» в очерках Я. Голованова, что самыми обычными у Королева были такие ситуации, когда он в гневе говорил:

— Моему заму объявить выговор! Пишите.

А зам его, не отрываясь от работы, привычно отвечал:

— Сергей Павлович, как же вы мне его дадите? Вы ж меня вчера уволили.

И в нашей стычке было что-то задорное, мальчишеское и что-то символическое: отпор одному генеральному конструктору дал тогда еще мальчишка, но

тоже другой генеральный, однако в далеком будущем. Позже мне, работая на космонавтику, пришлось так или иначе учиться у Королева и много перенять из его характера, его стиля работы, из умения решать невыполнимые задачи.

Проклятый торсион наконец стал на место... Все-таки мы успели: последний наш прицеп занял место в эшелоне! И 4 октября 1957 года первый спутник земли послал всему миру знаменитый позывной: бип-бип-бип! Но, как это было принято в то время, о создателях космического путешественника не было сказано ни слова.

С бетонного острова посреди степи, освещенная мощными прожекторами, ушла ввысь ракета.

Весной 1957 года состоялась моя первая командировка в Польскую Народную Республику в составе делегации во главе с И. М. Деминым по приглашению варшавских автомобильного и мотоциклетного заводов.

В 1958 году меня назначили начальником СКБ № 3 по прицепам и полуприцепам для монтажа передвижных электростанций и систем управления запуском искусственных спутников и ракет стратегического назначения самых различных модификаций — от перевозки ракет до их пуска. Пришлось мне общаться с учеником и соратником Королева — В. Уткиным, дважды Героем Социалистического Труда, генеральным конструктором ракетно-космических систем из Ленинграда, где создавались мобильные средства противовоздушной обороны.

В 1960 году я был назначен заместителем главного конструктора по тем же прицепам и полуприцепам, что завершилось созданием обширной гаммы моделей, которые перевозили от восьми до восьмидесяти тонн. Вначале мы сконструировали и изготовили полуприцеп для транспортировки двух затаренных ракет класса «земля — воздух». Потом пошли дальше. По техническому заданию ракетчиков сделали полуприцеп, у заднего борта которого предусматривалось место, где монтировалась пусковая установка. На боевой позиции она приводила ракеты в вертикальное положение и запускала к цели. Эта система при испытаниях показала хорошие результаты, и «стреляющие полуприцепы» поступили на вооружение частей противовоздушной обороны. И вовремя!

Советскую границу 1 мая 1961 года со стороны Пакистана пересек очередной крылатый разведчик. Но на этот раз ему был уготован «сюрприз». В КБ В. Уткина была создана высотная зенитная ракета, а размещалась она на полуприцепе нашего специального автопоезда.

Бывает же и такое совпадение! На высокогорной станции слежения именно в это время дежурил мой земляк и школьный товарищ Иван Урбанович, с которым мы в юные годы вместе учились в Семежевской школе. Он первый засек радаром нарушителя и сообщил о нем командованию. Установил по приборам и обнаружил знаменитого шпиона, о котором вскоре узнал весь мир, а США долго не могли оправиться от шока...

Американский летчик Пауэрс ничего не заметил и, уверенный в своей безнаказанности, продолжал полет к району, где находились крупнейшие на Урале военные заводы. Но вскоре одна из ракет, выпущенных с наших полуприцепов, нашла цель. Об истории летчика Пауэрса с тех пор написано немало. Вся Москва с большим интересом знакомилась с обломками самолета-шпиона, которые были выставлены в Центральном парке имени Горького. Но вот о роли в ней продукции с нашей минской маркой, пожалуй, говорится впервые.

Чтобы завершить космическую тему скажу, что фамилия Королев в моей жизни заставила меня удивиться дважды — и очень сильно. Первый раз в 1966 году, когда я узнал настоящую фамилию таинственного отца ракет Советского Союза. А второй раз в 1970 году, когда в мой кабинет вошла

известная в республике журналистка Валентина Королева. Элегантная и красивая женщина пришла брать интервью у замотанного тысячами хлопот главного конструктора...

Встреча с Королевой

Будет несправедливо жаловаться на судьбу в личном плане. Я прожил с моей первой женой Машей двадцать семь лет, она разделила со мной все трудности становления семьи, воспитания детей, моей хронической занятости.

И вдруг в тот период, когда вероятность каких-либо серьезных увлечений была равна нулю, словно палуба качнулась под ногами, и давно забытое завладело моей волей, чувствами, разумом. Почему нулю, да потому, что, выполняя огромный объем работы днем, я корчился по ночам от жгучей боли, доставляемой запущенной своей язвой, и, наверное, здорово докучал этим своим домашним. Впрочем, сын уже женился и ушел из дому, дочери отпраздновали свадьбу.

В рабочие дни наш директор Иван Михайлович Демин ввел в распорядок встречи за обедом, где, как он объяснил, можно поговорить спокойно без телефонов и текучки. На обедах присутствовал иногда кто-то из гостей, сходу решались какие-то проблемы, шел обмен мнениями уже не в кабинетной обстановке, а более раскованно и свободно, как это бывает в короткий промежуток между забитой заводскими делами первой и второй половиной дня.

В один из таких дней, опаздывая и боясь заставить себя ждать, я влетел в столовую, извинился, поздоровался и осекся: напротив Ивана Михайловича сидела стройная блондинка с карими глазами. Высокая прическа, не лишенная любопытства взгляд...

Я пошел мыть руки, она что-то сказала Ивану Михайловичу, который вполголоса о чем-то ее спросил. Я сел напротив: заводской борщ был великолепен, погода за окном восхищала, хотелось быть замеченным и остроумным. Но кто мог затмить Ивана Михайловича, который читал стихи про есенинскую собаку, и как читал! Блондинка — я запомнил от волнения только имя — Валентина, просила его почитать что-нибудь еще: вот уж не ожидала никак, что наш суровый деловой директор имел такой лирический склад души. Как я завидовал ему в тот момент: кондовый технарь, ничего не помню наизусть из лирики ни русских, ни белорусских поэтов!

Счастливая для меня мысль осенила Ивана Михайловича:

— Вы о нем напишите, — его лукавые, с прищуром глаза всегда смеялись, когда он прятал какую-то тайную мысль. — Миша у нас самая подходящая фигура для вашего пера.

Да, о таком авторе можно только мечтать!

Обед показался очень коротким.

— Отвезите Валентину Николаевну в редакцию, — распорядился Иван Михайлович. От моего сопровождения наша гостья вежливо отказалась, но пообещала:

— Мы еще увидимся, у меня есть просьба, хочу рассказать о ваших женщинах-конструкторах.

Провожая ее к машине, я позавидовал своему шоферу Василию — мог бы и сам гостью прокатить, не каждый день встречаешь на заводе таких женщин. Интересно, фамилия ей досталась от папы или от мужа?

Фамилия, как оказалось, была папина. И материал о женщинах-конструкторах появился. Но надо же, судьба не послала мне и на этот раз встречу. Болел или в командировке был, не помню.

Тем временем вышел фильм об Иване Михайловиче, его показывают до сих пор в исторической хронике о заводе.

И так сложилось, что нашелся повод отметить фильм об Иване Михайловиче и рецензию на него в гостях у Валентины Николаевны. Потом последовала встреча в редакции у нас на заводе вместе с ее мужем. Валентина показала общий план «Трассы», так хотела она назвать свой очерк для толстого журнала.

И тут вдруг мы надолго потерялись. У нее дома беда, а я валялся по больницам со своей проклятой язвой.

— Я вас разыскивала, вы долго отсутствовали. Командировка?

— Нет, больница. Предлагают операцию. Случилось кровотечение во время командировки.

— Но язву можно лечить! Сколько людей вылечилось и забыло про свою болезнь. Вы что, хуже?

— Это не мой случай...

На следующий раз она преподносит мне схему и систему лечения ореховыми перепонками, настоящими на спирту. У нее опыт: они с мамой выхаживали отца, тяжело больного раком желудка. А еще, у нее больной сын, требующий постоянного наблюдения и ухода. С болезнями знакома не понаслышке. Вроде чужой человек, а желание помочь настолько сильно, уверенность так велика, что я, преодолев скептицизм, склоняюсь к мысли, что меня надо лечить дома не менее тщательно, чем в больнице.

Через полгода от язв моих остались только рубцы. Валентина очень не любит, когда я вспоминаю ее заслуги в моем излечении, и в том, что я забыл дорогу в больницу.

— Что ты всем рассказываешь про эти ореховые перепонки, целебные гречки и супы! Вроде как взял меня в жены сирую, убогую только за то, что я тебе помогла. Боишься прямо сказать, что полюбил женщину, для которой готов был на все?

Если прямо сказать, то в моем случае труднее всего было связать судьбу именно с красивой и умной женщиной. А вдруг через пару лет я, уже немолодой, перестану устраивать ее, надоем своей ревностью, взрывным характером, вечной занятостью, автомобильной доминантой на всю оставшуюся жизнь?

Однажды, когда мы были в Москве, я привел ее к храму. «Поклянись, что ты никогда мне не изменишь и не разлюбишь». Мы поклялись, не осеняя себя крестом. По тем временам мы были атеистами и не решились войти в храм. Странно, но при всех своих атеистических убеждениях мы ощутили вдруг уверенность, что браки и впрямь свершаются на небесах, и мы застраховали навечно то самое бесценное, что было у нас.

Валентина отказалась взять мою фамилию.

— Я уже не рожу тебе детей. Твоя фамилия по праву принадлежит твоим детям и внукам.

Хорошо помню, как сложно было нам впервые появиться вдвоем на заводском юбилейном вечере Михаила Федоровича Лавриновича. Я нервничал, пряча за внешней бравадой свое беспокойство, как примут мою жену в нашей заводской среде, активно обсуждавшей сенсационную новость о моем разводе. Я заметил, что самый большой спрос с тех, от кого меньше всего ожидают подобного шага.

Сидеть за столом, улыбаться, занимать руки приборами — это одно, а когда все пойдут танцевать? С кем будет моя Валена, только со мною? И как камень с души — с первых тактов музыки подхватил ее первый кавалер. Потом второй, третий. Вот уже и Иван Михайлович идет через зал, не скрывая, что знаком, улыбаясь приветливо, будто и не носил в душе сурового для

нас наказания. Простили, поняли, пусть пройдет много лет, они будут знать, что в нас не ошиблись...

Десять лет спустя, в горбачевский сухой закон, когда боялись праздновать свои юбилеи в ресторанах, наша квартира с трудом вмещала самых близких друзей-автозаводцев. Мы оба, прощенные, были в своей теперь уже семье.

С высоты своих лет смотрю в прошлое и думаю: а надо ли было писать воспоминания о том, как распалась моя первая семья, как я полюбил грешной любовью другую женщину и стал в какой-то момент возмутителем общественного спокойствия?

Но разве был бы полным рассказ о себе без переживаний, страданий, раскаяния и прощения грехов? Разве интересно нам посмотреть фильмы, где у героев все ровно и гладко, гламур и шоколад вместо превратностей судьбы, мук совести и ревности, воспитания чувств, все, над чем трудится душа, как поэт сказал «и день и ночь»?

У нас все образовалось. Дети уже давно с отпочковавшимися семьями. Двое внуков — у сына и у дочери — носят мое имя. Внуков всего пятеро: один — у сына, четверо — у дочери. Внук Михаил (сын Анатолия) — спортсмен, волейболист, женат. Дочь с мужем и двумя младшими живут и работают в Италии. Двое других — внучка и внук — минчане, дизайнеры, работают в Республиканском компьютерном центре машиностроительного профиля моего института. У внучки родилась дочка — моя правнучка.

Моя Валена всегда рядом, всегда со мной ее фотография в левом кармане — близко к сердцу — так мне спокойнее. Станет трудно или плохо — достану, посмотрю, иногда покажу кому-то, чтобы познакомить заочно. С фотографии смотрит на меня женщина, похожая на звезд экрана 60—70-х годов прошлого столетия. Был тогда стиль красавиц какого-то королевского образца: Элизабет Тейлор, Джина Лоллобриджида, Софи Лорен. Так мне, по крайней мере, кажется.

Для меня она в любые годы жизни красивая.

Я ей иногда говорю:

— Один Бог знает, за что тебя так наказали. Сына выходила, и я не подарок в твоей судьбе...

Ее предупреждали: сын более тридцати лет не проживет. А он прожил, считайте, две жизни. Выходила, продлила годы любовью. Правда, в свое время теща помогала. Но уже и тещи семь лет как нет.

А я? Разве бы я вытянул по больницам еще тридцать невыносимых лет? Но пришла она — и я живу. Подарила мне вторую жизнь. Как и сыну.

И мне трудно представить теперь, что все могло произойти иначе.

«PERESTROYKA-2000»

27 февраля 1985 года я провел памятное совещание со специалистами Управления главного конструктора МАЗа. Мы попытались заглянуть вперед на пятнадцать лет и назвали свою разработку магистральным автопоездом 2000 года. Рубеж тысячелетий представлялся чем-то этапным. Уже тогда мы задумали создать целое семейство автопоездов модульной конструкции. Сначала предлагали достичь общей грузоподъемности почти в сорок тонн, но затем превзошли и этот рубеж.

Предполагалось, что машины модульной конструкции за счет применения пяти-шести комбинаций удовлетворят потребности транспортников в магистральных перевозках. Можно будет отказаться от производства десятков

моделей и модификаций обычных грузовиков. Степень унификации резко возрастала. Даже двери кабины закрывались с помощью пневматики, как в автобусе международного класса. Комфорт стал делом принципа.

Кабина стала выше, чем у автопоездов других марок. Зато пол в кабине ровный, и водитель мог передвигаться в ней не сгибаясь, в полный рост. Это очень важно для водителя: встать, потянуться, размяться.

Оригинален был и дизайн нового автопоезда. Огромное панорамное лобовое стекло, закругленная крыша делали его похожим на туристический автобус. Да и с полуприцепом кабина составляет одно целое. «МАЗ-2000» по аэродинамическим качествам не уступал легковым автомобилям. Это давало солидные преимущества. При максимальной скорости 120 км/ч автопоезд оказался более экономичным, чем обычные автопоезда, и менее шумным. А придать такой оригинальный внешний вид автопоезду будущего конструкторам МАЗа помогали специалисты белорусского филиала Всесоюзного НИИ технической эстетики.

Когда машина, как говорится, достаточно уверенно встала на колеса, я отправился с ней «на смотрины» в Москву, в отраслевое министерство. Его руководство, конечно, поездило по белому свету, знало все автомобильные новинки.

Смотрины прошли удачно. Похоже, «МАЗ» действительно смог стать законодателем мод в автомобильном мире. Впечатление было таким, что нашу машину тут же решили отправить на международный автосалон в Париж!

Заместитель министра автопрома Морозов по этому поводу сказал:

— Надо как-то показать, что машина из Советского Союза... Давайте напечатаем на кузове по-латински «Перестройка»!

Идея оказалась толковой. Это было самое лучшее рекламное клише. Громкий лозунг в то время владел миром и являлся как бы ключевым, знаковым: прочтешь — и все само собой становилось ясно.

Нам предстояло продемонстрировать на одной из крупнейших автомобильных выставок в мире совершенно оригинальную модель, претендующую на то, чтобы открыть новое направление в строительстве грузовиков и перевозке грузов. Сотни тысяч простых посетителей и миллионы телезрителей должны были ее увидеть. В ту осень на 68-м автомобильном международном автосалоне в Париже в восьми павильонах общей площадью 205 тысяч квадратных метров свои экспонаты представили 1600 фирм из 27 стран.

Причем грузовикам отвели места больше, чем легковым автомобилям. Салон практически был и ярмаркой: любую машину можно было купить, причем в любой понравившейся комплектации. Все это говорило о том, насколько жесткая конкуренция царила в то время на европейском авторынке. Уже тогда в западных автомобилях широко применялась электроника, по дизайну и отдельным материалам они не уступали легковым. Вот в какой атмосфере нам предстояло продемонстрировать свою новинку. Мы понимали, что заявить о себе сможем, если покажем что-то необычное, меняющее традиционное представление о грузовике.

Попробую вспомнить, как же прошел наш мировой дебют...

Автопоезд готовили к дальнему рейсу, как космическую станцию. Позади многодневные испытания, обкатка, проверка на соответствие союзным стандартам и высоким требованиям Европы. Конструкторы, технологи и испытатели, похоже, до сих пор не могли прийти в себя. Машину заправили топливом, снарядили всем необходимым. И — как завершающие штрихи — отмыли до зеркального блеска стекла кабины, подкрасили небольшие царапинки. К четырем часам дня все было готово. На площадке у экспериментального цеха собралась группа работников отдела главного конструктора и производственников. Последние наставления, пожелания счастливого пути...

Магистральный автопоезд выехал за транспортные ворота автозавода и в сопровождении нескольких бортовых машин покати́л в порт Клайпеды для погрузки на теплоход. Немногочисленные прохожие с интересом рассматривали необычную машину.

Автопоезд, на тенте полуприцепа которого большими латинскими буквами было написано PERESTROYKA-2000, благополучно прибыл в порт и был погружен на теплоход. Судно прошло южную, самую оживленную часть Балтийского моря, минуя Кильский канал, перешло в Северное море, обогнуло берега Германии, Нидерландов и бросило якорь в устье бельгийской реки Шельда. Там, в порту Антверпена, машину спустили на сушу. При пересечении французско-бельгийской границы возникли новые осложнения. Наши водители не успели получить бельгийскую въездную визу, а медлить с прибытием автопоезда на большой Парижской автомобильный салон было нельзя: он уже открывался. Пришлось на последний участок пути по Бельгии нанять бельгийского водителя.

Гражданин маленькой, но богатой европейской страны, который неожиданно для себя оказался за рулем автомобиля XXI века, был от него в восторге. Ему еще не приходилось вести машину с таким низким уровнем шума, легким управлением. Бельгийца распира́ла гордость, он чувствовал себя участником великого дела.

В столице Франции экспонат из Беларуси не ждали. Идея представить там новый минский автопоезд возникла слишком поздно, заказать для него место не успели.

Но мы были в себе уверены. И машина произвела взрыв общественного мнения.

Как мы покоряли Париж

«Перестройку» приютила в своем павильоне французская автомобильная фирма «Рено», с которой мы тогда сотрудничали. Не в лучшем месте, а в дальнем углу, где демонстрировались пожарные и другие спецавтомобили. Казалось, наш автопоезд останется незамеченным.

Конечно, далеко не все посетители выставки знали, где находится Минск, и совсем немногие догадывались о существовании там автозавода. Зато громкое «имя» нашей новой машины было на слуху у всех. Благодаря Горбачеву русское слово «перестройка» облетело весь мир, как в свое время это произошло со словом «спутник». Весть о том, что «Перестройка» уже в Париже, быстро распространилась по выставке. И это притом, что на 68-м автосалоне была собрана изысканная коллекция новинок.

Мы — представители МАЗа — к тому времени уже прилетели в Париж самолетом. В том числе и главный инженер МАЗа (потом и его генеральный директор) Георгий Александрович Исаевич, знающий дизайн. Он нашел разноцветные самоклеящиеся ленты, которых в СССР еще не было, и принялся приукрашивать автопоезд на европейский лад. А я отвечал на вопросы посетителей нашего стенда.

Кто знает почему, но возле нашего автомобиля постоянно стояла толпа. Думаю, мысли у всех были одинаковые: это же надо, во что превратился вчерашний грузовик! Лобовая часть напоминает дизайн самого современного автобуса. Огромное гнутое ветровое стекло плавно переходит в обтекатель, он же — крыша кабины. Двухосный прицеп — продолжение кабины. Под кабиной двигатель — в виде отдельного модуля.

Сначала зрители были озадачены. В демонстрационном боксе перед ними лежали только части машины — прицеп, кабина, тележка с двигателем.

Я хотел быть немного волшебником, поэтому обвел рукой эти агрегаты и сказал:

— Три минуты — и из этих модулей возникнет машина!

И она возникла — из моих кубиков конструктора. Огромный автопоезд возник, как в сказке.

— Невероятно! Поразительная скорость сборки! Это просто фокус! — ахали зрители и журналисты.

— Никаких чудес. А тем более фокусов, — отвечал я. — Перед вами основное преимущество сборных модульных секций. Что мы имеем сегодня? Несколько десятков моделей разных модификаций. Каждая производится отдельно, отличается индивидуальностью, характером — и в эксплуатации, и в обслуживании. Все это слишком сложно и расточительно. А новый модульный принцип позволяет нам ограничиться изготовлением пяти-шести блоков-секций, предельно унифицированных между собой. Из этих секций мы можем скомпоновать автомобили любого назначения, любой мощности, с любым количеством осей, доводя грузоподъемность до девяноста тонн!

И вот среди роскошных «Рено-Межане» и «Ситроенов» наша «Перестройка» была названа «таинственной звездой салона». Лучшее всего о произведенном шоке говорили визиты экспертов крупнейших автомобилестроительных концернов, которые пристально изучали и «ели глазами» каждую деталь машины.

Антверпенская газета «Ллойд Анверсуа» так комментировала визит в город советского автомобиля:

«Возможно, модульная концепция этого автомобиля никогда не станет реальностью, это судьба многих прототипов. В любом случае ясно одно: он вызвал удивление — как своим замыслом, так и смелым шагом».

В интервью газете я заметил:

— Уверен, что мы на верном пути. Но это только начало. Вижу автомобиль во многих отношениях уже другим, более совершенным.

Салон подарил мне не только пачку газет и журналов с интервью, но и пакет предложений о сотрудничестве от многих европейских и американских фирм.

Приятно было, что возле «Перестройки» известные специалисты улыбались, чувствовали себя раскованно, начинали мечтать, предавались фантазиям. Разгорались дискуссии о транспортировке контейнеров. «А что, если увеличить длину этого «МАЗа»? Можно было транспортировать 45 и 48-футовые контейнеры. Но впишется ли автомобиль в европейский коридор?»

Я тогда дал интервью шестидесяти четырем журналистам. И самое приятное в том, что по адресу на моей визитке вскоре пришло все, что они написали. Такое внимание уникально. В жизни не было такого и не повторится. Стала историей наша советская перестройка, и самой страны Советов уже нет на карте мира. И те статьи — музейная редкость.

Многие, прочитав на тенте русское слово латинскими буквами «PERESTROYKA», непритворно удивлялись: «Вы из СССР?»

Вот тогда я сполна почувствовал гордость за свою страну. «Мы из Беларуси, — уточнял я, — из Минска». «А где это?» — следовал вопрос. И вскоре я держал карту СССР — так легче разъяснять людям, откуда мы приехали.

Пришли полюбоваться на нашу машину немцы-МАНовцы. Интересуются: — А чей на машине стоит мотор? Наш? Так почему нигде это не написано? Это же такая громкая реклама нам.

— Давайте, — говорю, — привозите надписи — наклеим.

Представители концерна часто потом навещали нас со своими нынешними и потенциальными клиентами:

— Смотрите, наш двигатель стоит на машине будущего!

Побывал у нас даже президент Франции Франсуа Миттеран. Мы помогли ему сесть за руль. Хотя он и солидной был комплекции, но в кабине нашего грузовика чувствовал себя вполне свободно, не сгибаясь, встал во весь рост. «Рено» лишь несколько лет спустя сделало такую высокую кабину с ровным полом, как у нашей «Перестройки».

Вся наша небольшая белорусская «колония» в Париже была воодушевлена успехом минского модульного автопоезда. Нас охватила эйфория! Подстегивал огромный интерес со стороны прессы. Наши комментарии с фотографиями и восторженными отзывами посетителей и самих корреспондентов публиковались на первых страницах самых влиятельных западных изданий.

В Минск вернулись из Парижа с триумфом. Заместитель председателя Совета министров В. Н. Новиков распорядился для поощрения создателей «Перестройки» перечислить 50 тысяч рублей. Сумма по тем временам немалая. Казалось, успех пришел к нам всерьез и надолго. Министр автопрома Н. А. Пугин выступил за организацию производства новых минских автопоездов и обратился с соответствующим письмом к председателю Совета Министров Н. И. Рыжкову. Он ссылаясь на всеобщий интерес к нашей новинке, проявленный в Париже, на то, что Запад ничего аналогичного не имел даже в наметках.

Оказывается, в Минавтопром даже поступали предложения о закупке лицензии на производство «МАЗ-2000». Это неудивительно, ведь новая компоновочная схема была нами запатентована в пяти странах.

Мы всерьез взялись за осуществление этих планов, изготовили еще один образец двухзвенного модульного автопоезда. В управлении главного конструктора был создан крупный отдел по доводке «МАЗ-2000». Но требовалась не только модернизация производства. 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. Мы придерживались, напомним, европейских норм, хотя наша страна с ее бескрайними просторами скорее должна была пойти по американскому пути, где длина автопоезда может быть больше. Словом, прежде чем наши многозвенные автопоезда пойдут по трассе Брест—Владивосток, о чем всегда мечтал, необходимо было проделать огромную работу.

Все радужные планы так и остались на бумаге. «Перестройка» забуксовала, как писала популярная в то время газета «Социалистическая индустрия». Она справедливо отметила: чтобы поставить чудо-машину на конвейер, требовалось активное содействие многих смежников, нужен экологически чистый двигатель с горизонтальным расположением цилиндров. Для первых образцов автопоезда мы использовали немецкий мотор, но советская промышленность ничего подобного не производила. И, похоже, не очень к этому стремилась.

Но случилось непредвиденное: Советский Союз потряс ряд техногенных и природных катастроф. Вспыхнули межнациональные конфликты. То в одной, то в другой республике возникали сильные центростремительные силы. СССР переживал глубокий кризис, в том числе экономический, дело шло к развалу...

Так наш «МАЗ-2000» «Перестройка» оказался на выставочной площадке Минского автозавода, тоже переживавшего нелегкие годы.

К сожалению, не удалось заводу реализовать и еще одну мою принципиально важную разработку. Опираясь на опыт создания модульного автопоезда

«МАЗ-2000» «Перестройка», мы спроектировали и изготовили опытные образцы автопоезда «МАЗ-5245» с высокой кабиной и ровным полом в обычном исполнении, в так называемой классике. Можно было свободно перейти с одного места на другое, стоять во весь рост, два спальных места, холодильник, плита, кондиционер — словом, полный набор удобств. Такой кабины в мире еще никто тогда серийно не производил. Но запустить ее в производство заводу не удалось. К сожалению, в ноябре 1995 года умер генеральный директор Георгий Александрович Исаевич, я перешел на постоянную работу вице-президентом Академии наук Беларуси — эти работы практически были прекращены. Зато фирма «Рено» вскоре стала производить похожие машины, которые в настоящее время массово ходят по нашим дорогам. Горько было слышать оскорбительное шептание за спиной, что это мы, якобы, продали свою идею французам. Отвечу коротко: конструктору стоит один раз увидеть, и этого достаточно, чтобы повторить идею, а наша «Перестройка» простояла в Париже десять дней. Но повторили всего лишь в обычном классическом исполнении.

На краю пропасти

Надо же, Беларусь — республика-партизанка и сборочный цех большой державы — стала вдруг буксовать, производства останавливались. Но мужественные руководители на местах — директора предприятий и люди власти сопротивлялись, делая все, чтобы не допустить этого.

Что касается МАЗа, то он устоял потому, что в свое время внедрил хорошие противовесы.

Когда пришла разруха, все стало прямее и жестче, игры в экономику закончились. С ярославскими двигателями автопоезда покупали мало, брали только с «мановскими». За ними очередь. Мы сотни этих автопоездов выпустили уже при генеральном директоре М. Ф. Лавриновиче... Нашли палочку-выручалочку. А ведь Лавринович в числе прочих мне тоже говорил:

— Видишь, какие наезды? Брось эти немецкие двигатели. С нас нашего хватит. А ты все экспериментировать!

Но весь прежний мир рухнул. Где Москва, ЦК, Госплан, Ярославль? Рынок! Надо продавать и жить. И вот все лежат на боку, тонут, погибают. А МАЗ торгует автопоездами с немецкими двигателями. Я заметил, грустно качая головой:

— Ну, как, Михаил Федорович? Кременчуг стоит, ЗИЛ стоит, а ты — богат! Видишь, дорогой, — спасли мы завод и директора тоже. Поэтому хоть и говоришь, что выговоры получал, не утонул, как другие, а завод спасен.

Рынок живо расставил все по местам. Я угадал в который раз. В наш сбыт в те годы нельзя было попасть. Все стояли толпой: и предприниматели, и директора госпредприятий, и прочие. Все хотели купить наши автопоезда. Их легче доводить. И на наших дорогах лучше не надо.

Но класть яйца в одну корзину опасно. И вот... Подавай автобусы!

Сегодня белорусские автобусы стали привычной частью городского пейзажа. В них не надо карабкаться по ступенькам, они вовремя сменили венгерские «Икарусы». До автобусов у меня руки раньше не доходили, да и давали по этим рукам — хватало войны за автопоезда. А как развалился Союз — хочешь не хочешь, надо своим умом жить. Поехали с М. Ф. Лавриновичем и главным инженером Г. А. Исаевичем (он сменил его на посту технического директора) в Германию.

Заехали в Штутгарт. Город размером с областной, а в нем цвет всемирно известных гигантов: автомобильные «Даймлер-Бенц» и «Порше», электротехнические «Роберт Бош» и «Стандарт электрик Лоренц», заводы точной оптики «Кодак» и «Цейс». Такое соседство настраивает на очень боевой дух. Но мы спешили в известную фирму автобусов «Неоплан». Немцы со скепсисом встретили нас, знали, что творится в стране после распада Союза. Но быстро поняли идею — меня как конструктора интересовали мои «кубики»: как найти подобие в узлах, унифицировать конструкцию, чтобы полечче перейти с автопоездов на пассажирский транспорт? Удалось нащупать аналогии, и в один день решили. Протокол о намерениях — и вперед.

— Приезжайте к нам на своих автобусах! — пригласили мы немцев. — Устроим вам рекламную акцию.

Немцы пригнали в Минск два новых автобуса для городских и дальних перевозок. Надо было убеждать власть, но Председатель Совета Министров Вячеслав Кебич сослался на занятость, не смог приехать на завод. Пришлось пригнать автобус прямо на площадь к Дому правительства.

Вышел председатель Совета Министров, осмотрел автобус. И вместе с министрами покатался на нем по проспекту Франциска Скорины. Путешествие ему понравилось, пообещал помочь, так что «захват белорусского Дома правительства» оправдался. Должно быть, такая тактика в наших условиях порой является универсальной.

Шел полный развал всего, практически крах страны. Союз развалился. Все рушилось. Остался в Беларуси во главе всей власти один премьер Кебич, который всем и занимался. Но удавались дела и тогда. В то трудное время я и Лавринович добились организации производства автобусов на МАЗе, и Кебич поддерживал.

И еще, в 1990 году на экраны страны вышел с моим участием, как главного консультанта, художественный фильм киностудии «Беларусьфильм» «Стервятники на дорогах» о водителях-испытателях, которые продемонстрировали все достоинства и возможности «МАЗов» нового поколения.

В итоге, 30 апреля 1991 года Указом Президента СССР мне было присвоено почетное звание «Заслуженный работник промышленности СССР» за большой личный вклад в разработку и внедрение в производство принципиально новой высокоэффективной автомобильной техники. Удостоверение, подписанное Президентом СССР М. С. Горбачевым, — единственное в Беларуси.

А в июне 1991 года меня вызвали в Москву за этой наградой. На своем закате советская власть утвердила новое звание — заслуженный работник промышленности. Награду вручали в Кремле, в Георгиевском зале.

Организаторы решили придать торжеству семейный характер. Пригласили лауреатов с женами и мужьями. Вручал награды М. С. Горбачев. До этого я виделся со всеми первыми лицами страны, увиделся и с последним руководителем СССР. Зал сверкал помпезной позолотой, радугами хрустальных люстр. Собрался цвет интеллигенции страны. В зале сидели прославленные творцы промышленного потенциала великой державы.

Наступила и моя очередь. Горбачев вручил знак и удостоверение, пожал руку. Сказал несколько общих слов, и они не запомнились. В памяти осталось другое: ожидание Президента СССР, сдержанный гул голосов, некоторое любопытство, появление быстрого и говорливого лидера, после — большой прием, роскошные столы. Элита страны собралась на праздник.

В 1992 году СССР распался. Так я остался единственным обладателем в Беларуси удостоверения № 28, подписанного человеком, который прихлопнул могущественную КПСС и некоторое время носил титул Президента СССР.

Фото Валерия ХАРЧЕНКО.