



Валерий Леонидович Скворцов

Далёкое –
близкое

ДАЛЕКОЕ — БЛИЗКОЕ...

Валерий Леонидович
Скворцов

Когда я передвигаю «бегунок» настенного календаря, то снова и снова возвращаюсь к мысли о быстротечности времени. Раньше как-то об этом не задумывался, а сейчас я это просто физически ощущаю.

Сколько прошло событий, встреч с людьми! Хочется объять необъятное – вспомнить всех, не дать стереться памяти. И чем дальше уходят в прошлое года, тем острее желание рассказать об уже далеких временах. О том, как мы жили, трудились и верили, что впереди нас ждет только хорошее.

A black and white photograph of a biplane. A young boy stands on the wing of the plane in the upper left. In the foreground, another child is seen from behind, looking up at the plane. A third child is visible in the lower left, looking towards the camera. The plane's large propeller and engine are the central focus.

Глава 1

ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ



ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ

1941 год... Для всех жителей нашей страны это год начала Великой Отечественной войны, а для меня это еще и год рождения.

Мы жили в четырехкомнатной коммунальной квартире в центре Новосибирска, на улице Советской. Наша семья – родители мамы, мама с отцом и я – занимала две комнаты. В другой комнате жила семья фронтовика – жена с сыном, моим ровесником. А в четвертой – в 1943-1944 годах поселилась семья из четырех человек, эвакуированных из Ленинграда. Получается, в квартире проживали 11 человек.

Горячей воды, ванной, конечно, не было. Дом был с печным отоплением, и бабушка на стиральной доске (сегодня многие такую доску и в глаза не видели!), вручную стирала вещи для всей семьи и готовила обед на печке.

Конечно, из-за возраста я плохо помню середину и конец 40-х годов. Остались в памяти постоянно пролетавшие над нашим домом самолеты, мощные бульжником дороги, по которым двигались запряженные в телеги лошади, и мой крик (по рассказам мамы): «Смотри, лошадь сломалась!» Лошадь была без телеги, с милиционером в седле, и я тогда был уверен, что лошадь и телега – это одно целое. Помню тротуары на улице Октябрьской, которые не знали асфальта и были выложены толстыми досками. Интересно, долго ли продержались бы эти доски в наши дни...

Во дворе большого дома, где мы жили (а он и сейчас стоит!), были сараи (их называли «стайки») – в них держали коров, кур и прочую живность. А ведь это самый центр Новосибирска, рядом с кинотеатром им. В. В. Маяковского!

Все три семьи дружно жили в одной квартире, и я не помню, чтобы у нас были какие-то ссоры. По крайней мере, такие случаи в моей памяти не сохранились.

Новая соседка, еще не познакомившаяся со взрослым населением квартиры, решила уточнить у меня, трехлетнего мальчишки, что это за дядя, который иногда приходит к нам домой. Я ей ответил, что это друг мамы, а папа мой на фронте – он летчик.

Только через какое-то время разобрались, что человек, про которого она спрашивала, – это мой отец, Леонид Милиевич, работавший на Новосибирском авиационном заводе имени



1945 г. Уже тогда смотрел в небо!



Первый класс, 3 сентября 1948 г.



Семья В. А. Оксверцова, 1965 г. (слева направо): отец Леонид Милиевич, мать Людмила Николаевна, бабушка по отцу Елена Михайловна, сестра Наталья, бабушка по матери Ольга Уватовна, брат отца Евгений

ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ

В. П. Чкалова начальником ОТК (отдела технического контроля) и фактически живший на предприятии, как и большинство его работников.

Время было очень суровое и жесткое. Не могу не вспомнить (по рассказам отца), как в 1943 году, за несколько месяцев до начала Курской битвы, с фронта прошла информация об отслоении лакокрасочного покрытия (ЛКП) с тканевых поверхностей плоскостей самолетов Як производства нашего завода. Об этом доложили Верховному главнокомандующему, тот потребовал немедленно разобраться с дефектом и устранить его, так как фактически вся наземная операция могла оказаться без поддержки с воздуха.

Завод тогда работал под девизом «Полк в день» (а это 25-30 самолетов в сутки!), выдерживал почасовой график сдачи машин, который контролировался в том числе и работниками НКВД.

Сдача самолетов была приостановлена до выяснения причин отслоения ЛКП. Через час уполномоченный НКВД приходит к отцу в кабинет и просит назвать время возобновления сдачи самолетов. Отец говорит: «Через час». Через час – новая встреча и новый срок – через час. В очередной раз работник НКВД заходит в кабинет, кладет на стол пистолет и опять спрашивает, когда будет сдача самолетов. К счастью для отца, к этому времени вопрос был решен как по заводу, так и по всем войсковым частям. Дело было в некачественной грунтовке, поставленной одним из уральских заводов. На фронт выехали бригады маляров и повторно покрыли плоскости ЛКП – самолеты снова были работоспособны.



А. М. Скворцов



Летящие Яки

ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ



Сборочный цех завода во время войны

ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ

Конечно, это был просто эпизод из жизни завода в годы войны. Так трудился весь многотысячный коллектив – «Все для фронта – все для победы».

Жили мы очень скромно. В одной комнате были мама с отцом, во второй – бабушка с дедом. Сам я, когда уже пошел в первый класс, делал уроки на откидывающейся доске, которую отец приделал к подоконнику – места для стола просто не было. А спал я до 16 лет на раскладушке под столом – хотелось бы знать, кто сегодня спит под столом? А ведь отец занимал руководящую должность на заводе, мама была главным врачом детской поликлиники, дед служил на железной дороге в звании майора! Думаю, в таких условиях жило в то время большинство семей.

Среди моих сверстников была мода осенью и весной ходить в ватниках, но с обязательным белым кашне. Мама всегда сердилась и говорила: «Ну что, разве у тебя нет нормального пальто?» Но я настаивал на такой «моде», которую задавали местные «авторитеты».

Я пошел в первый класс в школу, которая была недалеко от дома. К тому же там преподавал физику мой дед (по отцу). Он привел меня к директору школы, и тот спросил: «Умеешь ли ты считать до 10?» Я посчитал. «А обратный счет можешь?» Я выполнил и эту задачку. Директор остался доволен: «Записываю».

Классы были переполнены. У меня сохранилась фотография первого класса – 38 человек. Читать и считать могли только двое или трое из них. Я помню, что учился в 3-й школе, в 3-м классе и в 3-ю смену. Школа была мужской.

С четвертого класса нас перевели в школу № 25 (сейчас в этом здании расположен областной театр кукол). Там мы уже учились вместе с девочками. Привыкать было сложно, но все быстро вошло в рабочую колею.

Учился я легко, аккуратно делал уроки, и все было в порядке. Надо сказать, что ни мама, ни тем более отец (а он, по-моему, и не знал, где находится школа), никогда не были на родительских собраниях. Иногда ходила бабушка – на этом влияние семьи на мое школьное воспитание заканчивалось.

С 8-го класса я перешел в школу № 10, она была спортивная. Главным учителем физкультуры был Яков Романович Розенфельд, который прожил долгую жизнь, отданную любимому делу. Он открыл дорогу в спорт для многих учеников. Я занимался беговыми коньками и был чемпионом города 1954-1955 годов. Мы постоянно участвовали в традиционной эстафете 9 Мая на приз А. И. Покрышкина, и наша школа всегда занимала в ней первое место. Мой этап в эстафете был одинаковым два года подряд: от площади Свердлова вверх до кинотеатра имени В. В. Маяковского. Такой «тягунок» приходилось бежать в горку, но зато как приятно себя чувствовать членом команды-победительницы!



7-й класс, 1954-1955 г. (В.А.Ковризов – четвертый слева во втором ряду)

ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ

Из ранних школьных лет мне запомнилось 5 марта 1953 года – день смерти И. В. Сталина. Прекрасно помню вбежавшую в класс старшую пионервожатую с криком: «Ребята, Сталин умер!» Был урок зоологии, его вела уже немолодая учительница. Она с каким-то воплем опрокинулась на пол вместе со стулом, а весь класс буквально завыл, и головы всех учеников упали на парты.

Каюсь, я немного, возможно, и подвывал, но потихоньку поглядывал из-под руки на соседей и видел, что такой любопытный не я один. Ощущения конца света у меня не было – возможно, из-за малого возраста, хотя какая-то тревога, конечно, была.

В памяти осталось другое – XX съезд партии и осуждение культа личности. Это 1956 год, мне уже 15 лет. Буквально через два-три дня после публикации информации о съезде партии, о преодолении культа личности на голову статуи Сталина, которая стояла на месте сегодняшней часовни, кто-то надел ведро. Во двор нашей школы выбросили бюст Сталина, и он лежал носом в земле.

Лично для меня это были очень неприятные моменты – как-то подспудно я чувствовал, что это неправильно. Как можно человека, с именем которого связана история крупнейшей страны мира, недавняя Победа в Великой Отечественной войне и который был буквально обожествлен, в течение какого-то месяца втоптать в грязь и начать вытравливать память о нем. Как не вспомнить слова известной песни:

«Судьба играет человеком,
Она изменчива всегда:
То вознесет его высоко,
То бросит в бездну без стыда».

Уверен, что с нашим подходом к преодолению культа личности мы принесли обществу больше вреда, чем пользы. Безусловно, это только мое личное мнение.

Защита диплома и женщина в космосе

...И вот школа окончена с серебряной медалью! Понятно, что вопрос, где учиться после школы, просто не существовал – конечно, в НЭТИ, на факультете самолетостроения! Быть, как отец – самолетостроителем.

На факультет был очень большой конкурс – 25 человек на место! Абитуриенты приехали со всей страны. Учеба свела нас, четырех человек, в одну дружную компанию. Леня Шварцберг – из Черновиц, Борис Брисев – из Баку, Гера Меер и я – новосибирцы. Нашу дружбу мы пронесли через все годы, и дружим до сих пор, хотя и живем в разных городах и даже странах: Борис – в Москве, Леня – в Германии, и только мы с Герой остались верными Новосибирску.

Студенческие годы были самыми обыкновенными – учеба, веселые компании, уборка урожая в колхозе, военизированные двухмесячные сборы в Прокопьевске. Это время пролетело быстро. Диплом написан, приближалась дата его защиты.



Институтские друзья (слева направо): Г. Меер, Б. Брисев, В. Сиверцов, Л. Шварцберг, 1965 г.

ДЕТСТВО И ЮНОСТЬ

16 июня 1963 года, воскресенье. Завтра – защита диплома. Он уже готов, я получил положительные заключения рецензентов. Со спокойной душой отправился на городской пляж, благо погода стояла отличная. Возвращаюсь домой на троллейбусе. Остановка «Мостовая» (сейчас «Автовокзал»). Водитель вышел поправить токосъемники, и вдруг троллейбус пошел назад – водитель не зафиксировал стояночный тормоз! Через переднюю дверь начали выскакивать пассажиры, мешая водителю зайти и взять ситуацию под контроль. Троллейбус набрал скорость и свалился в овраг глубиной три-четыре метра. Это сейчас на этом месте ровная площадка, а в то время там находилось русло небольшой речки. Троллейбус раза два перевернулся, я на мгновение потерял сознание. Когда очнулся, понял, что лежу на какой-то бабуне, которая везла бидон со сметаной, весь обсыпан пылью и грязью, смешанной со сметаной, с серьезно поврежденной рукой и разбитой физиономией. Кое-как я выбрался наверх, а там уже стояли машины скорой помощи, и меня вместе с другими пассажирами, получившими травмы, привезли в горбольницу. Лежу на столе, врачи отмывают мою руку (с локтевого сустава была содрана кожа) и я, естественно, постанываю – болевой шок прошел. Врач мне говорит: «Ну что ты стонешь? Баба в космосе, а ты...». Я ему ответил, что мне сейчас не до баб – даже не понял смысл его слов. А это было начало полета Валентины Терешковой в космос! Вот так я отметил знаменательный день.

Конечно, защиту диплома отложили. Отец договорился с деканом Александром Иосифовичем Колкером о переносе на несколько дней. И вот меня, всего перебинтованного (а мама-врач бинтов не пожалела), привозят в СибНИА на защиту. Тема моего диплома была секретной, защищаться надо было только в институте. Вид у меня был как у героя гражданской войны. Члены комиссии расспросили меня о подробностях случившегося и, сказав, что они уже ознакомились с моим проектом, поставили «отлично». Свершилось: я – инженер.



*Атм-баттл мн солдатм, 1962 г.
(В.Скворцов – второй слева во втором ряду)*



Глава

2

НАЧАЛО РАБОТЫ



НАЧАЛО РАБОТЫ

Первый раз я прошел через заводскую проходную в 1961 году студентом третьего курса – на технологическую практику в цех 72. Моя тема была «Разработка технологий изготовления составных частей носового обтекателя подвесных топливных баков». Цех встретил меня грохотом штампов и стуком резиновых молотков. Самая распространенная специальность рабочих цеха – выколочник-доводчик. Рабочие на болванках ударами резиновых молотков формировали из листов дюрала сложные формы обтекателей. Это был тяжелый труд. Честно говоря, мне в цехе не понравилось, но я с уважением смотрел, как рабочие из простого листа изготавливали сложные детали. Это уважение к людям труда у меня сохранилось на всю жизнь.

На заводе я ознакомился с работой механических цехов. Особенно мне нравилась работа токарей-универсалов, и у меня появилась мечта, закончив институт, встать за современный токарный станок. Но жизнь распорядилась иначе, да и отец сказал, что после института я встану не за станок, а за чертежный прибор «Кульман» или займусь в техническом отделе разработкой серийных технологий.

Надо сказать, что каких-то разговоров с отцом о заводе, о его работе у меня вообще не было. Может, это оказалось частично связано с отцовским характером (он был достаточно молчалив, чего не скажешь о маме – его полной противоположности). Мама была очень яркая женщина, душа любой компании. Поэтому она смеялась: «Я закрываю амбразуру своим телом», то есть вместо отца – на любом застолье.

С другой стороны, режим секретности нашего завода был у его работников в крови. Помню случай, когда мы отправились на завод на такси (машина за нами не пришла). С нами ехали заместитель начальника цеха 21 и начальник отдела 1 Иван Иванович Семибратченко – настоящий чекист. И вот заместитель начальника цеха 21 говорит таксисту: «До завода Чкалова». Надо было видеть начальника отдела 1 – он покраснел, резко повернулся к водителю и сказал: «К саду Дзержинского». Когда мы вышли из машины, он учинил настоящий разнос назвавшему адрес завода имени Чкалова.

Был еще один курьезный случай, связанный с И. И. Семибратченко. В 1967 году произошла так называемая «шестидневная война» между Израилем с одной стороны и Египтом, Сирией, Иорданией, Ираком и Алжиром с другой. В ней, в составе египетских ВВС, принимали участие самолеты МиГ-15 производства нашего предприятия. Бригаду сопровождения в Египте возглавлял заместитель начальника цеха 11 Леонид Михайлович Будилкин. Бригада выполнила поставленную перед ней задачу и вернулась на Родину. С собой Л. М. Будилкин привез местную газетку из Каира, с опубликованной схемой размещения советской военной техники в Египте: самолетов, танков и кораблей. Будилкин приходит к И. И. Семибратченко (они являлись ровесниками и хорошо знали друг друга) и говорит: «Вот ты от нас требуешь соблюдать режим секретности, а я тебе покажу местную газету, в которую египетские торговцы заворачивают пирожки на улицах». По словам Л. М. Будилкина, И. И. Семибратченко буквально затрясся, вызвал своих сотрудников, приказав им засекретить эту газету, и сказал, что с таким безответственным отношением к гостайне разрешения Л. М. Будилкину на поездки за рубеж больше никогда не будет. И он сдержал свое обещание. Вот как шутить с серьезным человеком на серьезные темы. Такие были времена.

После окончания института в 1963 году меня, получившего красный диплом, направили в СибНИА – в науку. Но эта деятельность была не для меня, и я через два года перешел в заводской филиал ОКБ Сухого.

Там я проработал до 1971 года. Моими первыми начальниками были руководитель филиала Василий Иванович Масалов, руководители групп Олег Павлович Соболев, Борис Сергеевич Шапеев, Георгий Яковлевич Лисовский, а непосредственным начальником группы гидродневмосистемы самолетов, где я работал – Виктор Афанасьевич Данилин. Это были первые шаги в понимании конструкции самолета, работы его систем. Тогда и произошло мое знакомство с инженерным составом цеха 11 (ОЭР – отдел эксплуатации и ремонта), куда меня приглашали с лекциями по системе Су-24 – его эксплуатация только началась. Очевидно, меня привлекла романтика аэродромов по всей территории СССР. В коллективе цеха часто звучала песня: «Опять ОЭР меня по всей стране мотает, под стук колес, под паровозный дым, а мне всегда чего-то не хватает...»

Я уже тогда стал ездить в свои первые командировки в московское ОКБ, знакомился с перспективными разработками и со своими коллегами.

НАЧАЛО РАБОТЫ



*Традиционная встреча ветеранов комсомола.
29 октября, 2008 г.*

НАЧАЛО РАБОТЫ

Примерно через полгода после начала работы мой непосредственный руководитель В. А. Данилин уехал в командировку и оставил меня своим заместителем. Помню тот ужас, который охватил меня, когда я остался один. Мне казалось, что я не смогу ответить по телефону на вопрос от серийного отдела или цеха завода – все рухнет, и жизнь остановится. Но, слава Богу, В. А. Данилин вскоре вернулся, и жизнь продолжалась.

В 1971 году меня вызвал секретарь парткома завода и предложил возглавить комитет ВЛКСМ.

Когда предлагает партком, отказываться не принято.

Работа в комсомоле

В июле 1971 года проходил пленум комитета ВЛКСМ завода, на котором меня утвердили секретарем крупнейшей комсомольской организацией области. Не могу забыть, как сразу после избрания меня вызвал к себе второй секретарь обкома КПСС Александр Павлович Филатов. При всей своей колоссальной занятости он нашел время встретиться со мной. Александр Павлович сказал мне напутственные слова: «Ты должен понимать степень ответственности за руководство крупнейшей комсомольской организацией области». Расспросил о моей работе, кем я себя вижу на заводе, и пожелал успехов. «Главное – неуспокоенность и движение вперед», – сказал он.

Я получил хорошее наследство от предыдущих секретарей: Платона Осокина – впоследствии референт секретаря ЦК КПСС Константина Устиновича Черненко, Валерия Яковлева, Валентина Бажина – будущего выпускника академии внешней торговли. Это были настоящие руководители, возглавлявшие сильную комсомольскую организацию, которая пользовалась заслуженным авторитетом в городе и области. Стояла задача не только поддержать ее высокий статус, но и продолжать оставаться лидером среди комсомольских организаций региона.

Началась работа: подбираем состав комитета комсомола, я знакомлюсь с ребятами, мы проводим отчетные собрания в первичных организациях, формируем актив. На первую неделю ноября 1971 года назначается очередная отчетно-выборная конференция. Ее решили проводить в ДК Чкалова – а это тысяча мест! В субботу, в нерабочее время! Конечно, мы сильно рисковали. Вопрос явки был всегда одним из сложных, ведь при численности заводской комсомольской организации в 5 000 человек членом конференции был каждый пятый. Более того, мы решили сделать мероприятие настоящим молодежным праздником и пригласили своих коллег – делегации из авиационных заводов Москвы, Комсомольска-на-Амуре, Нижнего Новгорода и Ташкента.

И вот долгожданная конференция началась. Деловой ход обсуждений прерывался поздравлениями из других городов. Обед был организован в ресторане гостиницы «Северная», и после него зал несколько поредел. Да тут еще слово вне регламента попросил командир комсомольской опергруппы Геннадий Полетаев и сказал, что некоторые комсомольцы во время обеда «употребили». Конференция закончилась, и все комсомольцы, с кем я общался, говорили, что она прошла интересно, весело и по-деловому.

Однако на неформальном мероприятии, посвященном закрытию конференции, за столом сидел хмурый секретарь горкома ВЛКСМ Дмитрий Непочатых, и я понял, что быть разносу. И получил его по полной программе! Д. Непочатых мне вспомнил все – и поредевшие ряды в зрительном зале, и случай с «употреблением», и излишнюю, по его мнению, праздничность. В общем, он меня отчитал.

Секретарь парткома завода Юрий Степанович Трушков сказал мне, что комсомольская конференция должна быть не праздником, а деловым и «скучным» (это его слово) мероприятием. Разобиженный на весь белый свет, не согласный с оценкой проведения конференции, я пошел жаловаться директору завода Глебу Алексеевичу Ванату, который тоже присутствовал на конференции. Он внимательно выслушал мои доводы, улыбнулся и сказал: «За одного битого двух небитых дают. Делай так, как считаешь нужным, но к советам старших прислушивайся!» Полегчало.

Комсомольское бюро подобралось отличное, ребята работали с полной отдачей. Надо сказать, что в жизни никто после комсомола не «потерялся». Мой заместитель Николай Леонов стал вторым секретарем ЦК ЛКСМ Латвии, Татьяна Ушакова – директором ДК Чкалова и впоследствии руководителем департамента культуры мэрии г. Новосибирска. Владимир Миллер – начальником управления культуры Новосибирской области,

НАЧАЛО РАБОТЫ

Артур Пацвальд – заместителем директора завода бытовой химии, Федор Захаров – заместителем директора завода № 32 «Химаппарат». Валентина Батаева и Николай Рябченков, к сожалению, рано ушли из жизни. Вечная им память!

Мы продолжили работу наших предшественников по всем направлениям и были всегда первыми в городском походе-соревновании «Производительность, качество, экономия».

Особо хочу остановиться на движении комсомольско-молодежных бригад и комсомольском шефстве над изделиями. Это движение было придумано не нами, а зародилось еще в годы войны. Бригады Ф. Немировского, П. Бражникова, Е. Авдеевой, А. Калинкиной боролись за звание «фронтовых», а всего в годы войны на заводе было около 500 комсомольских бригад.

Заводской номер годового изделия был известен очень узкому кругу лиц. В августе-сентябре меня вызывал директор завода и предлагал взять шефство над машиной, завершающей план года. На самом деле это был запас в один-два самолета. Мы проводили общезаводские комсомольские собрания в цехах завода, озвучивали номер годовой машины, и в цехах агрегатной сборки на ее составные части водружалось комсомольское знамя. Эти агрегаты шли до цеха общей сборки и дальше по технологической цепочке – до летно-испытательной станции. Комсомольские бригады в механических цехах брали шефство над изготовлением деталей и узлов комсомольской машины, которой присваивались имена героев-комсомольцев Н. Курченко, Л. Чайкиной, героев-молодогвардейцев А. Чекалина, А. Мерзлова.

После торжественной сдачи машин на заводе она передавалась в воинскую часть лучшему комсомольскому экипажу. Передача проходила в торжественной обстановке, в присутствии представителей комсомольской организации завода. Это событие, естественно, отражалось в заводской газете, так что весь коллектив предприятия видел результаты своего труда. Сегодня, с высоты своего жизненного опыта, я понимаю, что в той нашей работе был определенный формализм, не все было «красиво и гладко», но – самое главное – большинство из нас искренне верило, и не без оснований, что мы делаем большое и нужное дело!

Бригадир Василий Глухоедов, Василий Енин, Мария Гордина, Владимир Коршунов со своими бригадами показывали образцы качественной работы и комсомольской дисциплины. Эти бригады решали не только производственные задачи, но и воспитывали чувство общей ответственности за свою работу, чувство локтя своих товарищей. Их деятельность постоянно отражалась в заводской газете «Машиностроитель» и городской печати. Это был мощный актив, на который всегда можно было положиться руководству завода. Не случайно решением партийного комитета завода ответственным за комсомол назначили начальника цеха или отдела.



*Традиционная встреча ветеранов комсомола.
29 октября, 2008 г.*



Передача комсомольского издания, 1972 г.

НАЧАЛО РАБОТЫ



Военизированные сборы, 1973 г.

Сам я постоянно вращался в подразделениях завода, тесно общался с руководителями, что в дальнейшем очень помогало. Отчитываясь на парткоме о своей работе, я всегда встречал поддержку секретарей парткома: Федора Шкаровского, Алексея Елезова, Бориса Галушца. Могу с уверенностью сказать, не боясь громких слов, что взаимодействовать с людьми, уметь их слушать меня научила партийная организация завода и ее секретари.

Но не только производством жил комсомол завода. Мы организовывали выездные семинары, брали шефство над школами района и школой рабочей молодежи № 26 на предприятии, проводили военизированные сборы призывников, спортивные соревнования футболистов и хоккеистов, молодежные вечера в ДК Чкалова. Кстати, в постройке самого дома культуры комсомольцы принимали активное участие.

На Всесоюзном совещании комсомольских организаций заводов авиационной промышленности, которое проводил первый секретарь ЦК ВЛКСМ Евгений Михайлович Тяжельников в 1972 году, наша организация была признана одной из лучших в стране! В конце совещания приехал министр авиационной промышленности Петр Васильевич Дементьев, который тоже отметил заслуги нашей организации в создании новой техники. Это было неслучайно: 31 декабря 1971 года с заводского аэродрома поднялся первый серийный самолет Су-24.

Не могу не вспомнить одну встречу на этом совещании. Секретарем комитета ВЛКСМ московского завода «Знамя Труда», выпускавшего самолет Миг-29, был мой коллега Борис Кокоткин. Прошло 20 лет с нашего комсомольского времени, и мы с ним встретились в Иране. Он возглавлял заводскую гарантийную бригаду как начальник цеха эксплуатации предприятия, то есть мы с ним шли, как говорится, «ухо в ухо». Нам было что

НАЧАЛО РАБОТЫ

вспомнить и о чем поговорить.

1973 год. Заканчивается двухлетний срок моей работы в комсомоле. В ноябре состоялась очередная отчетно-выборная конференция. Я учел горький опыт 1971 года, и мероприятие прошло хоть и не скучно, но жестко регламентировано. На этот раз замечаний у партийного и комсомольского руководства в наш адрес не было.

Комсомольские годы позади, но наша дружба сохранилась на долгие годы. Каждый год, уже больше 30 лет, в день рождения комсомола – 29 октября, мы собираемся комсомольским активом тех лет в ДК им. В.П. Чкалова. Приходят комсомольцы не только из нашего бюро 1971–1973 годов: Федор Захаров, Владимир Миллер, Михаил Францев, Татьяна Федосеева, Надежда Ахрямкина, но и более поздних годов: Сергей Баитов, Виктор Пономаренко, Валерий Миронов, Дмитрий Абрамов. Всегда на общем сборе присутствует бывший секретарь комитета комсомола Новосибирского театра оперы и балета, народный артист СССР Александр Балабанов. С комсомолом театра у нас была тесная дружба – мы ходили на спектакли, а артисты бывали в производственных цехах завода. Помню, как испуганно жались друг к другу молодые балерины рядом с работающими станками под шумом клепальных молотков!

Это было незабываемое время. Хочу привести слова неизвестного автора:

«Вот мне и ...дцатый пошел.

Что ж, прощай, комсомольское братство?

Нет, верю я, мне комсомол

Вписан в сердце – как Родина в паспорт».

Из комсомола – в цех

Когда подходил к концу мой срок секретарства, меня вызвал директор завода Г. А. Ванга и спросил, где бы я хотел работать. Мой ответ его очень удивил: я попросился в ОЭР – цех 11. Я объяснил свой ответ желанием быть на оперативной работе, так как по складу своего характера просто не мог сидеть на одном месте. С тех пор моя жизнь прочно связала меня с эксплуатацией самолетов, которые выпускались нашим заводом и дислоцировались по всему СССР, в странах демократического содружества и дальнем зарубежье. Конечно, приходилось сталкиваться с разными проблемами, но случались и встречи с интересными людьми. Задачи, которые мы решали на производстве, порой бывали очень сложными, но то, что за моими плечами стоял громадный завод, придавало сил и уверенности!



Восстановное совещание-семинар секретарей комсомольских организаций, Москва, 1973 г. (Б. А. Скворцов – третий слева, второй ряд снизу)

Глава

3

ЭПОХА Су-24





Начало

Не секрет, что самолет Су-24 создавался в ответ на ударный бомбардировщик F-111 производства США. Это был первый в мире самолет с крылом изменяемой стреловидности, двухконтурными турбореактивными двигателями, возможностью полета на предельно малых высотах с системой следования рельефу местности. Наши конструкторы создавали Су-24 с отставанием примерно на пять лет.

Первый полет F-111 состоялся 21 декабря 1964 года, а самолет Т62 (прообраз Су-24) впервые поднялся в воздух 17 января 1970 года. Наше предприятие освоило производство самолета за два года, и 31 декабря 1971 года его поднял в воздух заводской летчик-испытатель Владимир Трофимович Выломов.

Не вдаваясь в подробности, скажу, что самолет Су-24 имел серьезные отличия от F-111: использование нерегулируемых воздухозаборников двигателя, отсутствие бомбоотсека размещения подвесок и вооружения.

Чтобы сэкономить время, когда еще шли испытания Су-24, на заводе начали готовиться к освоению его серийного выпуска. После начала первых поставок в строевые части ВВС (Черняховск, Воронеж, Домна (Забайкалье)) выявились серьезные проблемы с прочностью фюзеляжа и отдельных узлов конструкции самолета. Так родился знаменитый комплекс № «0» по доработке машин. Он решал вопросы установки усиливающей накладки на фюзеляж в районе 23-24-го шпангоута, замены валов управления предкрылками и закрылками, усиления конструкции центроплана, замены узлов крепления винтового преобразователя ВП-4, усиления шпангоута 19б и нижней панели бака № 1. Всего необходимо было доработать около 50 машин.

Большинство самолетов, которые подлежали доработке по комплексу «0», дислоцировалось в Черняховске, поэтому основная тяжесть работ легла на эту базу.

Надо отметить ситуацию, которая сегодня просто невозможна: Военно-промышленная комиссия при Совете министров СССР (ВПК) обязала три министерства – авиационной промышленности (МАП), радиопромышленности (МРП) и средств связи (МПСС) – принять совместное решение по обеспечению начала эксплуатации самолетов Су-24. В каждой воинской части, эксплуатирующей эту машину, висел лозунг главнокомандующего ВВС Павла Степановича Кутахова: «1975 год должен стать годом самолета Су-24!»

В Черняховск, Воронеж и Домну были направлены представители всех крупных заводов-поставщиков с запасными частями. Довольно тяжелое положение сложилось в Черняховске, где, несмотря на оперативное устранение неполадок за счет обменного фонда поставщиков, на каждый полет приходилось до 10 отказов техники. Особенно страдал прицельно-навигационный комплекс ПУМА. Электронные платы покрывались плесенью в сыром климате Прибалтики.

Из-за постоянных претензий военных на качество машин главный инженер завода Марк Константинович Сагалаев вылетел в Черняховск, а от цеха 11 его сопровождал я как заместитель начальника цеха по новой технике. Это была середина июня 1975 года, и я к тому времени работал в цехе всего полтора года.

В результате очень жесткого совещания, который провел Марк Константинович с руководителями бригад поставщиков, руководитель заводской бригады Валерий Ермачков был отстранен, и вместо него обязанности руководителя сводной бригады М. К. Сагалаев возложил на меня. Можно представить мое состояние – практически полное отсутствие опыта работы в эксплуатации, да и знание техники, мягко говоря, не очень.

Конечно, я принял решение главного инженера без возражений (надо было держать марку), а после совещания подошел к нему один на один и сказал, что переживаю, справлюсь ли со сложившейся ситуацией. Главный инженер мне ответил: «А ты что думал, мне легко выслушивать все претензии военных? Терпи!» Вопрос был закрыт.

Всеми работами на точке, может быть, и формально, я руководил до конца августа. Общее количество специалистов превышало 100 человек. Разумеется, я оставил во главе инспекторского состава В. Ермачкова как наиболее подготовленного специалиста, а бригаду доработчиков возгла-

ЭПОХА Су-24

вил опытный бригадир Борис Иванович Епишев, с которым у меня сложились самые дружеские взаимоотношения во время работы. Впоследствии он возглавил производственный поток № 3.

Когда в конце августа я вернулся домой (а меня сменил заместитель начальника инспекторского бюро Эмилий Маркович Кушнир, грамотный специалист и хороший организатор), жена меня узнала с трудом – за это боевое крещение я потерял около пяти килограммов веса! Это была настоящая школа в жесткой ситуации.

До весны 1976 года работы по комплексу были успешно завершены, поставщики приняли меры, чтобы защитить свои системы от влаги, и эксплуатация вошла в нормальную колею. По итогам выполнения комплекса № «0» на Су-24 и общей ситуации с эксплуатацией самолетов первый заместитель министра авиационной промышленности Иван Степанович Силаев провел в Москве совещание. Я достаточно бодро отрапортовал о проделанной работе и получил положительную оценку нашей деятельности.

Выпуск Су-24: на взлет!

Как я уже говорил, Су-24 был по своему назначению фронтовым бомбардировщиком, то есть во время боевых действий он подвергался интенсивному обстрелу с земли, и в случае попадания снаряда в топливные баки был возможен взрыв, пожар, потеря самолета и, не дай Бог, экипажа.



Производство Су-24

Для обеспечения взрывобезопасности баков конструкторы решили обклеивать их изнутри специальными протекторами. При попадании в них снаряда они сразу затягивали пробойну, не давали топливу вытекать из бака и предотвращали аварийную ситуацию. К сожалению, это было непроверенное решение, и через несколько месяцев протекторы (а они представляли, как мы их называли, «пирожки» размером 100*200 мм и толщиной 15 мм) стали трескаться. Топливо попадало внутрь трещин, они раздувались в два-три раза, лопались, а их содержимое (материал типа полиуретана) забивало топливные фильтры, что могло привести к остановке двигателя. Это был просто скандал – фактически мы были на грани выпуска бюллетеня БА (аварийного бюллетеня) с необходимостью остановки эксплуатации всего парка Су-24М количеством 115 самолетов, то есть четырех полков!

Случись такое в не очень далекие времена, численность населения Колымы пополнилась бы за счет авторов этого технического решения. Чтобы не останавливать эксплуатацию, для техсостава ввели обязательный осмотр топливных фильтров самолетов после каждого летного дня. На заводе же создали бригады, которые обдирали протекторы с внутренней поверхности топливных баков.

Это была очень тяжелая работа в условиях тесного замкнутого пространства топливных баков, насыщенных парами керосина. Специалисты, надев комбинезоны и респираторы, ставили специальные воздуходувки для продувки топливных баков. Я сам видел, как работали наши люди: через 30 минут вылезали из бака с лицами буквально зеленого цвета, падали на землю, у многих была рвота. Отдышались – и снова в бак.

По заводу был выпущен приказ по формированию 10 бригад для снятия протекторов. За каждую доработанную машину предусматривалось хорошее материальное вознаграждение. А ведь надо было не только ободрать протекторы. Необходимо было зачистить место их склейки и затем вновь произвести герметизацию всех трех баков. На один самолет уходило 10-12 дней. Графики доработки были утверждены директором завода, тогда это уже был М. К. Сагалаев. Я лично докладывал ему о ходе доработок два раза в неделю.

В это сложное время наши умельцы Владимир Толчев и Владимир Меденцев разработали приспособление, которое позволило сократить цикл работы над машинами с десяти до двух дней. В. Толчев придумал мини-лебедку с тросами, на которых были закреплены специальные крючки. Они цепляли протекторы, и их удавалось оторвать с минимальными усилиями. Чтобы исключить отравление парами керосина, около каждого дорабатываемого самолета установили вентиляторы, которые подавали по шлангам свежий воздух прямо в защитные маски респираторов. В результате такого напряженного (без выходных) труда за 1988 год мы доработали все самолеты.

В середине 80-х годов на одном из прибалтийских аэродромов произошла авария Су-24 – при приземлении самолет сошел с посадочной полосы и правой стойкой шасси попал в окоп, который по какому-то недосмотру был выкопан рядом с ВПП. На разбор этого случая и решение вопроса о возможности восстановления поврежденного самолета я вылетел с заместителем начальника отдела 3 (конструкторского отдела) Александром Николаевичем Ракиным, грамотным конструктором и прочнистом.

Мы прибыли на аэродром, где нас встретил генерал – главный инженер авиации Прибалтийского военного округа вместе со своими техническими специалистами в звании от майора до полковника.

Осмотр показал, что разрушен силовой 24-й шпангоут, вырваны узлы навески правого шасси. Наши выводы – самолет восстановлению не подлежит. Я озвучил это решение, и на меня тут же обрушился буквально шквал обвинений со стороны сопровождающих генерала офицеров в некомпетентности, бюрократизме, перестраховочности. Эти офицеры служили в Афганистане, участвовали в боевых действиях. По их словам, пока мы все сидели в теплых кабинетах, они воевали, восстанавливали технику в боевых условиях и летали и не с такими повреждениями. Я тоже завелся и в резкой форме ответил, что завод может отлить 24-й шпангоут из чугуна, и самолет будет летать сто лет. Видя разгорающийся конфликт, генерал попросил меня отойти в сторону и без лишних нервов обсудить сложившуюся ситуацию.

«Ты пойми, – сказал он, – если подписать акт о невозможности восстановления, то на воинскую часть ляжет не только ответственность за аварию со всеми оргвыводами, но и серьезные финансовые проблемы. Ты же сам сказал, что любое восстановление возможно, только сколько

это будет стоить и за какой срок?» Я ответил, что теоретически самолет можно восстановить вокруг одного болта. Только надо разработать соответствующую документацию, доставить разрушенную машину на завод, установить в стапель, полностью разобрать, сделать необходимые переходные детали и тогда произвести ремонт. Дело в том, что действовал приказ Главкома ВВС, согласно которому если стоимость восстановления самолета превышает 5% от его полной стоимости, то решение о восстановлении принимает только Главком.

Я согласился с доводами генерала, подписал акт о теоретической возможности восстановления машины с ориентировочной стоимостью работ не менее 40% от стоимости самолета.

Естественно, решение о восстановлении принято не было, а Су-24 передали в одно из технических училищ ВВС, где он послужил хорошей базой для изучения конструкции.

Сложности были всегда...

Любая командировка – это решение проблемных вопросов, которые всегда появляются при эксплуатации такой сложной техники, как самолеты. Когда летчик-перебежчик В. Биленко в 1976 году перегнал в Японию один из самых современных в то время самолетов МиГ-25, была раскрыта секретная система госопознавания «свой-чужой»¹. Эта аппаратура устанавливалась не только на самолетах, но и на кораблях, подводных лодках и самоходной технике сухопутных войск.

Это очень серьезный инцидент, который подставил под удар все наши Вооруженные силы. По решению Правительства были созданы специальные комиссии по всем видам вооружений для замены рассекреченной аппаратуры госопознавания на новую. По авиации такую комиссию возглавил маршал Евгений Савицкий, а от нашего завода в нее направили меня. Был выпущен бюллетень по доработке самолетов под новую аппаратуру, составлен очень жесткий график, который находился под контролем не только руководства завода, но и Министерства авиационной промышленности СССР.

В одном из наших авиационных полков, который дислоцировался в Крыму, велись работы по замене этой аппаратуры на Су-15. Завод получил сообщения, что туда с инспекционной проверкой прибывает маршал Е. Савицкий. Я в это время находился в командировке под Читой и получил указание директора срочно вылететь в Севастополь. Это было в конце марта: в Чите холод, снега нет, сильный ветер с песком – обычная погода для Забайкалья в это время года. Там я решал вопросы жилья для членов бригады, хотя видел, что и офицеры живут не в лучших условиях. И вот из этого сурового края я прилетел в Крым, где весна в разгаре и все в цвету.

Дела в бригаде обстояли, мягко говоря, «не очень». Были проблемы с выделением самолетов на доработку, сбои с подачей электроэнергии и сжатого воздуха. Раздраженный неполадками в Забайкалье и проблемами в Севастополе, я в резкой форме, на повышенных тонах, буквально накинулся на руководителя инженерно-технической службы полка. Когда я очень разошелся, инженер мне говорит: «Ну что ты разорался? Посмотри, какая красота вокруг, какой воздух – хоть пей. Сходим на рыбалку, в баньку. Да будут тебе и воздух, и электропитание».

Я остановился и поймал себя на мысли, что и правда – криком проблем не решить. Действительно, на другой день самолет на доработку был выделен, вопрос с электроэнергией и сжатым воздухом решен.

¹ Виктор Беленко служил на истребителе-перехватчике МиГ-25, за сведения о котором охотились разведки иностранных держав. Виктор характеризовался как отличный офицер, член партии и комсомольского бюро. 6 сентября 1976 года Беленко на своем МиГ-е вылетел на воздушные занятия. Он шёл на предельно малой высоте над морем – около 30 м – чтобы на первом этапе полёта его не засекли ни советские, ни японские радары. Уже через три часа японское радио передавало, что боевой самолёт, пилотируемый советским пилотом, приземлился на территории Японии. Виктор Беленко просит политического убежища, которое ему предоставляет США, а советский самолёт специалисты Японии и США полностью разбирают. После детального изучения борт собирают и в ноябре передают СССР.

ЭПОХА Су-24



Су-24 в цехе

Инспекция маршала прошла благополучно, я поблагодарил бригаду. Наше предприятие было в числе первых в стране, закончивших в установленные сроки переоборудование самолетов под новую аппаратуру.

Естественно, такая сложная доработка не всегда проходила гладко. Установка новой аппаратуры на самолет Су-24 началась с Черняховска как воинской части, получившей первые машины. Работа проходила под контролем заводской военной приемки, и по результатам доработки первого самолета должен был быть составлен соответствующий акт.

Апрель 1978 года. Заводская бригада произвела необходимые доработки, и вот – контрольный облет. Результат – система не работает. Мы снова и снова прозваниваем все цепи, проводим автономную проверку аппаратуры – все в норме. Наши специалисты говорят: «Виновата «земля»», то есть не самолетное, а аэродромное оборудование. Военные специалисты отрицают такую возможность, уверяют меня, что все проверки наземной аппаратуры прошли без замечаний. Стоят, как говорится, насмерть. Пришлось мне обращаться к главному инженеру армии, и только он дал соответствующее указание – провести комплексную проверку. Оказалось, что генераторная лампа «села» (это сейчас все на микросхемах) и на запрос от самолета не выдавала ответа требуемой мощности. Лампу заменили, система заработала. Акт был подписан.

В итоге на майские праздники мы домой не попали, а встретили их в Черняховске всей бригадой. Вспоминаю 9 Мая того года – чудесная погода, все в зелени, мы сидим на травке, на берегу реки, разливаем по стаканам, поднимаем тосты, благо поводов достаточно: и Первое мая, и День Победы, и удачное завершение нашей работы. Небо синее, солнышко светит. В бригаде – представитель КБ завода Раиса Михайленко, военпред Леонид Минеев, технолог ОЭР Александр Казаков, сказавший фразу, которую я запомнил на всю жизнь, как итог успешной работы. Он сказал: «Никогда не было так хорошо!» С этим не поспоришь.

Мой цех!

Коллектив цеха, обязанный своим рождением самолету И-16, в 1939 году насчитывал 10 человек. Основная задача подразделения – ремонт отказавшей техники в полевых условиях без бюллетеней по рабочим чертежам. Началась война. Цех возглавил Михаил Семенович Лебедев, который работал до июля 1945 года, после чего был направлен в Китай на дипломатическую работу, а в 1947 году переехал работать в Москву.

В годы войны фронтовые бригады ОЭРовцев практически были включены в состав войсковых формирований: вместе и наступали, вместе и отступали. Завод поставлял необходимые запчасти и материалы. Существовал приказ «Заказам ОЭР – первую очередь». Членами фронтовых бригад были Афанасий Пуртов, Леонид Бальчугов, Иван Кривенков, Павел Селезнев, Владимир Трилис, Иван Жуковец, Павел Яблоков, Григорий Жеребцов. Закончилась война для ОЭРовцев в Берлине, Праге, Будапеште. По возвращению на завод их ждала необычная работа.

На предприятии, выпускавшем по 25-30 самолетов в сутки, образовался громадный задел материалов и комплектующих изделий, которые оказались невостребованными. Создали специальное подразделение – ОРГ (особая разборная группа), которая занималась демонтажем самолетного оборудования для его использования на другой технике.

1950 год. Возник конфликт между КНДР и Республикой Корея, который представлял собой опосредованную войну между Республикой Корея с их союзником США и КНДР с союзником Китаем. Мао Цзе Дун обращается к СССР, просит помочь авиационной техникой и получает согласие И. В. Сталина. Вскоре председатель коммунистической партии Китая посещает наш завод, и в короткий срок эшелоны с техникой и специалистами отправляются в Китай.

В одном из эшелонов ехали ОЭРовцы во главе с Леонидом Михайловичем Будилкиным. В Китай была переброшена авиационная дивизия под командованием трижды Героя Советского Союза полковника Ивана Никитовича Кожедуба. Эшелоны и наши специалисты тщательно охранялись. По словам Л. М. Будилкина, уже за 300 километров до Пекина вдоль полотна железной дороги через каждые 50 метров стояли китайские солдаты.

Гарнизон под Харбином, куда они прибыли, был окружен двойным забором, внутренний периметр охраняли наши солдаты, наружный – китай-

кие. Мао Цзе Дун сказал, что, если хоть один волос упадет с головы русского, весь гарнизон будет расстрелян. И это были не пустые слова. При выходе в город к нашим специалистам были приставлены по два охранника, а жителям города запрещалось приближаться к заводчанам. Такие меры безопасности, в том числе специальные укрытия на аэродроме, дали свои плоды: среди гражданских специалистов за все время конфликта потерь не было. Конечно, это была настоящая война с бомбежками и боевой стрельбой, хотя наше участие в конфликте официально было засекречено. Однажды аэродром нашего базирования подвергся интенсивной бомбардировке американскими самолетами, и взлетная полоса была буквально перепахана воронками от бомб. Наши посчитали, что за неделю с использованием специальной техники полосу можно восстановить. Однако у китайцев был свой взгляд на эту ситуацию. К ночи на полосе работали около 10 000 китайцев с лопатами, граблями и ручными катками. К утру они восстановили полосу в полном объеме. Вот что такое решение проблем по-китайски!

В Китае в бригаде Л. М. Будилкина работали Сергей Грибанов, Иван Жуковец, Павел Селезнев, Павел Яблоков, Иван Кривенков. Об этой командировке они практически ничего не рассказывали. Работали с полной отдачей. В руках у меня любопытный документ, выданный Селезневу П. А.

Удостоверение
Награждаю тов. Селезнева П. А. медалью «Дружба» за дружественную помощь, оказанную нам
в строительстве спецвойск народно-освободительной армии.

Председатель Народно-Революционного Совета
Центрального народного Правительства Китайской Народной Республики

МАО ЦЗЕ ДУН

Вот такие люди работали в ОЭРе!

Безусловно, настоящим создателем передового цеха был его начальник Дон Абрамович Балтакс. Он был сильным организатором и хозяйственником. В 1968 году для цеха построили прекрасное здание: помещения с мраморными полами, учебными классами, душевыми и комфортабельными туалетами. Дон Абрамович говорил, что самое простое – это построить дом, самое сложное – его содержать. Поэтому на еженедельных совещаниях наряду с производственными вопросами, по которым докладывали начальники подразделений, делал сообщение и комендант цеха: где и что ремонтируется, в каком состоянии находится все цеховое оборудование. В штате подразделения были две женщины-маляра, которые по особому графику при необходимости подкрашивали помещения. В цехе были и сауна, и спортзал с тренажерами. Недаром директор завода М. К. Сагалаев называл нас «дворянским гнездом».

В цехе было пять производственных подразделений: инспекторское бюро, возглавляемое Юрием Андриановым и его заместителем Эмилием Кушником, поток № 1 с руководителем Давыдом Тураевым и заместителем Петром Камыниным, поток № 2 – руководитель – Семен Айзенштат, заместитель – Юрий Шевченко, поток № 3 – руководитель – Борис Епишев, заместитель – Александр Душкин и поток № 4 – руководитель – Александр Язов. Поток № 4 был укомплектован слесарями, фрезеровщиками, столярами. Он обеспечивал производственные потоки приспособлениями и специнструментами. Этому подразделению цеха было поручено изготавливать сидения для лодок «Обь-М» и на отдельном участке производить переборку фильтров системы кондиционирования самолета Су-24.

Текущих в коллективе цеха, а особенно среди руководителей, практически не было. Когда в начале 80-х годов мы стали работать в Польше,

ГДР и Венгрии, а к концу 80-х начались командировки в дальнее зарубежье – Алжир, Сирию, Ливию, Иран и Ирак, то из желающих попасть в наш коллектив образовывалась буквально очередь.

Каждый производственный поток имел свои зоны ответственности, равномерно распределенные по всей территории СССР. В каждом потоке были «точки», то есть воинские части – и на севере, и на юге, и на западе, и на востоке – чтобы все были в равных условиях: отработал 3 месяца в Забайкалье, следующие командировки могут быть в Белоруссию. Отработал на Камчатке, следующая поездка – в Крым. Так же разделили и аэродромы в странах соцлагеря (тогда он еще существовал).

Заместителей у Д. А. Балтакса было три: Леонид Михайлович Будилкин вел производственный участок с начальником участка Олегом Дмитриевичем Ивановым, Георгий Викторович Мохов отвечал за инспекторскую службу с Юрием Ефимовичем Андриановым. Я был замом по новой технике, то есть курировал создание технологий по ремонту и доработкам самолетов. Начальником техбюро являлся Ефим Матвеевич Лавровицкий со своими заместителями Александром Ивановичем Рожновым и Владимиром Ивановичем Луценко.

У нас была очень сильная команда. Самому Дону Абрамовичу не приходилось глубоко вникать в технические вопросы – на это были мы. Он оставался прекрасным организатором по всем направлениям работы цеха и одновременно исключительно внимательно относился ко всем проблемам своих работников, независимо от их должностей.

Не могу не рассказать об одном случае. Сидим с начальником цеха у него в кабинете, обсуждаем какой-то острый вопрос, и в кабинет, постучавшись, заходит наш водитель Александр Мельников. Тогда у нас была демократия, и входить можно было без разрешения секретаря. Мельников чем-то расстроен, просит отгул на два дня. Рассказывает, что его отец умер от туберкулеза, которым заболел еще на фронте. Прошло уже два дня, а отца не дают похоронить: говорят, что надо делать вскрытие, ждать заключения... Дон Абрамович бросил все дела, схватился за телефон и в течение получаса добрался до облздравотдела. Как он говорил, какие аргументы приводил – это надо было слышать! Кончилось тем (уже по рассказу А. Мельникова), что к нему вечером явилась целая делегация из го-



Цех 11, 1975 г. Д. А. Балтакс, Г. В. Мохов, В. А. Окберцов



Цех 11, 1975 г. Д. А. Балтакс, Г. В. Мохов, В. А. Окберцов

спиталья, где умер отец, и спросила, куда привезти тело умершего.

Благодаря своим человеческим качествам, внимательности к людям Дон Абрамович Балтакс заслуженно пользовался уважением всего коллектива.

Конечно, в этом он был на заводе не одинок. Я не могу не назвать отдельных руководителей завода, его подразделений, которых лично знал и у которых учился работе и общению с людьми. Вот некоторые из них: начальники производства Владимир Михайлович Романенко и Валерий Николаевич Рудных, главный контролер Александр Платонович Осокин, главный диспетчер Николай Дмитриевич Мохонь, главный бухгалтер Яков Моисеевич Вайнбранд, заместитель главного инженера Михаил Санович Дымшиц. А также начальники цехов, проработавшие десятки лет в своих подразделениях: Исаак Наумович Френкель, Юрий Яковлевич Фокин, Иван Дмитриевич Текунов, Виктор Петрович Волколупов, Ростислав Аркадьевич Мышкин, Павел Дмитриевич Тропин. Работа рядом с ними была отличной школой!

Как я уже отмечал, 31 декабря 1971 года с заводского аэродрома был поднят первый самолет Су-24, который стал основным фронтовым бомбардировщиком в ВВС нашей страны.

В октябре 1972 года завод посетил генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев. Он ознакомился с производством, и встреча продолжилась в кабинете директора. Я удостоился его рукопожатия. У меня осталось очень хорошее впечатление от выступления Брежнева и в театре оперы и балета, и на заводской встрече.

Старший военпред завода Анатолий Александрович Кушнарев попросил 12 квартир для вновь пришедших военпредов (боюсь ошибиться в количестве) и несколько автомобилей «Волга» для летчиков в связи с развитием программы Су-24. Л. И. Брежнев сказал: «Дадим!» И в течение месяца или двух все было выполнено! Вот это обещание делового человека – лидера партии. (Невольно сравнил с обещаниями Б. Н. Ельцина в 90-е годы при его посещении завода: «И зарплата будет, и автомобили будем делать, и заказы будут». Результат – ноль!)

Начало эксплуатации

При темпе изготовления Су-24 до 100 машин в год география их поставок расширялась от Дальнего Востока и Прибалтики до Украины, Кавказа и Средней Азии.

На базе цеха 11 проходило обучение техсостава новых точек, что было очень полезно еще и в плане личных знакомств специалистов воинских частей и инспекторов цеха. Разумеется, это был переход на качественно новую технику, что было достаточно сложно для техсостава воинских частей.

Например, на аэродроме Хурба (Дальний Восток) Су-24 пришел на замену Ил-28, который эксплуатировался на этой точке более 10 лет и был довольно прост в обслуживании. А тут такая новая сложная машина. Первые самолеты были передислоцированы в Хурбу из Черняховска после завершения ими войсковых испытаний.



Визит Л.И. Брежнева на Новосибирский авиационный завод им. В.П. Чкалова, 1972 г.

Хурба стала четвертым аэродромом в СССР, где эксплуатировался Су-24, принятый на вооружение в феврале 1975 года. Конечно, сначала не все было гладко и благополучно.

У Су-24 была мощная механизация крыла для улучшения его аэродинамических характеристик. Самолет мог устанавливать угол стреловидности крыла как во взлетное положение, так и в режим стационарного полета. Более того, он обладал возможностью осуществлять выпуск-уборку предкрылков и закрылков. Для выполнения этой задачи был разработан специальный агрегат – раздаточный механизм, который был сложным и трудоемким в изготовлении.

К сожалению, на первых этапах эксплуатации были и отказы, большинство из которых приходилось устранять только заменой всего агрегата. «Раздатку», как мы называли этот агрегат, изготавливал цех 24, который в то время, о котором я хочу рассказать, возглавлял Федор Анатольевич Жданов – будущий директор завода. Позднее он мне говорил, что, когда видел меня у себя в цехе – у него сжималось сердце: «Опять Скворцов грабить пришел». Когда мы забирали раздатку «с серии», это была большая дополнительная нагрузка на цех.

И вот в ноябре 1976 года на завод поступает информация, что на аэродром Хурба приезжает с инспекционной поездкой Главком ВВС Павел Степанович Кутахов. И надо же было такому случиться, что в Хурбе выходят из строя одновременно три «раздатки»!

По команде директора завода я забираю агрегаты в цехе 24 и вылетаю в Хурбу. Замена «раздатки» – очень трудоемкий процесс. Ее демонтаж и монтаж производятся в очень тесном отсеке, как колодце. Рабочему приходится буквально висеть вниз головой. Выполнять замену я поручил Евгению Мариненко – человеку небольшого роста, худощавому, который мог по своей комплекции работать в этом отсеке.

Трудились, не считаясь со временем, до глубокой ночи. А если еще учесть, что на улице минус 30 градусов, а работать надо голыми руками и вниз головой, мне даже сейчас трудно представить, как удалось эту задачу выполнить! Не скрою, взял у военных спирта, и периодически мы вытаскивали Евгения из отсека и наливали по 50 граммов. Часам к трем ночи монтаж закончили, отработали всю систему и отправились отдыхать. А поутру разыгралась настоящая снежная буря, и визит Главкома был отменен. Но дело было сделано – все машины введены в строй.

Эксплуатации самолета на заводе уделялось очень большое внимание. Мы были пионерами в организации новых форм взаимодействия с воинскими частями. Так, в 1977 году на базе нашего завода провели техническое совещание представителей эксплуатантов, главных инженеров заводов-поставщиков основных комплектующих изделий, представителей командования ВВС страны. Совещание проводил Главный конструктор Леонид Андреевич Логвинов. Было введено и еще одно новшество: в летном отряде завода помимо транспортных Ан-8 был и пассажирский Ту-134. И вот по решению руководства нам выделяли этот самолет, на котором мы облетали за один раз два-три аэродрома с нашими Су-24. Летим на Украину – Староконстантинов и Коломыя, в Прибалтику – Тукумс и Черняховск, в Среднюю Азию – Николаевка и Балхаш, в Забайкалье – Домна и Джида. На борту этого самолета всегда были Олег Соболев – руководитель филиала КБ Сухого, конструкторы, Константин Абалаков – начальник отдела надежности, Михаил Францев – представитель военной приемки. Мы заранее извещали часть о своем прибытии и просили готовить вопросы как от технического, так и от летного состава.

На часть вопросов мы отвечали на месте, а часть брали с собой на завод, оформляли соответствующие мероприятия с контролем военной приемки. Кстати, установка зеркал заднего обзора в кабине летчика была произведена как реализация замечаний летного состава по результатам наших поездок.

Я убежден, что благодаря таким командировкам и решению вопросов, задаваемых нам непосредственно от эксплуатантов, машина была конструктивно доведена, и до настоящего времени она остается «рабочей лошадкой» наших ВВС. Су-24 как фронтовой бомбардировщик хорошо зарекомендовал себя и в ходе многочисленных учений, и в реальной боевой обстановке в Сирии. Установленная на самолет аппаратура фирмы «Гефест» позволила обеспечить точность бомбометания обычных фугасных авиабомб как бомб со специальным наведением.

Глава

4

РАБОТА ЗА РУБЕЖОМ





РАБОТА ЗА РУБЕЖОМ

Поездки советских людей за границу в 50-60-е годы были настоящим событием. Когда в середине 50-х годов родители купили путевку в ГДР, подготовка к этой поездке – встречи, беседы, заполнение анкет – заняла более двух месяцев! На железнодорожный вокзал Новосибирска (самолетами тогда почти не летали) группа из 15 человек собралась за три часа до отхода поезда в Москву. На митинге, посвященном этому событию, выступающие говорили о высокой ответственности отъезжающих туристов как представителей великой страны, свободы и демократии.

Все было организовано на высоком уровне. Поездка прошла успешно. Мама рассказала об одном инциденте с членом группы – директором кроватной фабрики. У него был своеобразный недостаток – он громко чавкал во время еды. На собрании группы ему строго указали на недопустимость подобного поведения для советского человека, находящегося в другой стране, и предупредили, что, если это повторится, его отправят домой. Вот такие были времена.

Поездки за границу оказывались возможны только по профсоюзной или комсомольской линии. Разумеется, были и служебные командировки.

В 1981 году начались поставки самолетов Су-24 в Венгрию. Первую группу, которая туда выехала, возглавил заместитель начальника ОЭР Георгий Викторович Мохов. Такая командировка рассматривалась как поощрение за хорошую работу и дисциплину. Тщательный отбор кандидатур оправдывал себя – за все время командировок не было ни одной претензии со стороны командования воинских частей. В ноябре 1981 года бригаду Г. В. Мохова сменил я с 12 специалистами завода.

Надо сказать, что это была не первая моя зарубежная поездка. В 1967 году я являлся руководителем комсомольской группы в Чехословакии. В группе было около 20 человек, больше половины составляли девчонки из области. С этой первой поездкой у меня были достаточно серьезные переживания. В это время я работал в филиале ОКБ «Сухой», и наше производственное помещение было в корпусе «Ю» цеха 21. У здания было оборудована волейбольная площадка, где мы играли во время обеда, а иногда и вечером после работы. И вот за неделю до поездки я получил специальный вкладыш в обычный паспорт (он повторял первую страницу гражданского паспорта – в те времена отдельных загранпаспортов не было) и, играя вечером в волейбол, умудрился этот вкладыш выронить. Обнаружил потерю уже дома поздно вечером и после тревожной ночи помчался в цех, к волейбольной площадке. К моей радости, я сразу увидел этот листок, который запутался в траве, и его не унесло ветром. Но на этом злоключения не закончились.

Приехали в Москву, было свободное время, и я пошел к своим друзьям – семейной паре, которая перебралась в Москву из Новосибирска несколько лет назад. Я показал им свои документы (это было в диковинку) и остался у них ночевать. Хозяйка дома еще раз решила посмотреть на вкладыш в паспорт и положила его на прикроватную тумбочку. Там он и остался.

Сели в поезд, который шел до Праги через город Чоп в западной Украине. Проезжая Киев, я решил еще раз посмотреть документы и буквально облился холодным потом – вкладыша не было! Хорошо, что в Киеве была довольно долгая стоянка, – я смог дозвониться до друзей. Трубку взяла жена друга и сказала, что, когда она увидела мой вкладыш в паспорт у себя на тумбочке, ей стало плохо. Друзья помчались на вокзал и с очередным поездом (они ходили каждый день) передали мой документ с проводником.

Представьте мое состояние – без билета (он был коллективный на всю группу), без денег и в одиночестве. Где остановилась группа в Праге, я не знал. И вот я каким-то чудом пересекаю границу, сажусь (без билета) в поезд и еду в Прагу, которая находится на западе страны. Ехать надо было практически весь день. Но чехи были очень доброжелательны, контролеры передавали меня друг другу по маршруту, и я благополучно прибыл в Прагу. Куда идти – не знаю. Только вышел на привокзальную площадь – увидел свою группу, она была на экскурсии по городу. Радости, особенно у меня, не было конца.

Чехи нас встречали очень радушно, мы ходили обнявшись по Вацлавской площади и пели «Катюшу». Это было начало лета 1967 года, а в 1968 году – ввод наших войск в Чехословакию. За год все кардинально изменилось, и, я думаю, что мои приключения не кончились бы так благополучно, будь это годом позже.

РАБОТА ЗА РУБЕЖОМ



РАБОТА ЗА РУБЕЖОМ

В 1968 году у меня была служебная командировка по линии ЦК ВЛКСМ в ФРГ. Инструктаж был по полной программе. Нас многократно предупреждали о возможных провокациях (меня представили как работника завода сельхозмашиностроения), и я был готов достойно ответить идеологическим противникам.

В небольшом немецком городке Хельмштедт на границе ГДР и ФРГ нас встречал представитель союза христианско-демократической молодежи ФРГ Ганс Шлегель. На его груди был значок с Лениным размером с суповую тарелку, а в руках – мешок апельсинов. «Вот она, провокация», – подумал я, но все обошлось. Мы объехали весь север ФРГ: Дортмунд, Кельн с его потрясающим собором, студенческий городок Бохум, посетили Гамбург, прошлись по знаменитой улице красных фонарей Репербан. Нас предупредили, что по-русски говорить на этой улице не рекомендуется, и я с моим немецким был быстро расшифрован. Один из зазывал очень громко и на чисто русском выдал нам все, что он о нас думал. Мы быстро «свернули» свою экскурсию по улице с «язвами капитализма». «Облико морале!» Все закончилось благополучно.

И вот в ноябре 1981 года я пересекаю советско-венгерскую границу, и через 1,5-2 часа мы в Дебрецене, на аэродроме которого разместился наш полк.

В первые дни мы ходили по городу с открытыми ртами – в те годы тотального дефицита магазины с яркими витринами, разнообразием товаров просто били по нервам. Нет, не зря с нами провели соответствующие беседы в парткоме завода, Министерстве авиационной промышленности, а со мной как руководителем бригады – и в ЦК КПСС. В самом центре Москвы, на площади Ногина, был целый комплекс зданий ЦК. Захожу в нужное мне здание, подхожу к «вертушке» в 9:50 и прошу разрешения на вход. На входе стоит сотрудник КГБ и не пускает. «Вам на который час назначили?» – «На 10:00» – «Вот в 10:00 и подходите». Ровно в 10:00 он пригласил меня пройти в здание.

Захожу, поднимаюсь на второй этаж. В большом помещении за столом сидит человек и говорит по телефону: «Мне надо зимние шины, а не летние». Мой визит прервал очень важный разговор. Он меня спрашивает: «Вы готовы достойно представлять нашу страну?». Я бодро щелкнул каблуками: «Готов». Он пожал мне руку и быстро распрощался – его ждали более серьезные, чем беседа со мной, дела. Вот так я прошел собеседование в ЦК КПСС. Главное – система и порядок.

У меня была договоренность с заводом, что раз в неделю по военной связи я буду докладывать о состоянии дел. То есть раз в неделю я садился на поезд и ехал часа два-три по стране. Это дало возможность посмотреть Будапешт, Секешфехервар, Балатонфюред, который расположен на берегу озера Балатон.

Я лишний раз убедился, как в Европе могут делать из ничего конфетку. Такая реклама! «Жемчужина Европы», «красивейшее озеро» – на самом деле представляет собой заросший камышами водоем. В том месте, где я был, даже берега нет – в воду уходят деревянные мостки. Разве можно сравнить с нашим Селигером, Байкалом, Телецким озером? Вот где красота, ширь, простор! Вообще-то Венгрия – чистая, ухоженная страна. Много парков, зеленых зон. Очень распространены водоемы с природной горячей водой – фюрдо. Они пользуются большой популярностью и зимой, и летом – прекрасный отдых для местных жителей. Очевидно, Венгрия была привлекательна и для многих советских артистов. Во время нашей командировки в Дебрецене побывали Людмила Зыкина, Алла Пугачева, Лев Лещенко.

Благодаря работе квалифицированной бригады во главе с Борисом Чайниковым мы за полгода успешно выполнили все работы. Полные впечатлений, с закупленными коврами (дефицит!) вернулись на Родину.

В последующие годы у нас открылись точки в ГДР и Польше. Популярность работы в ОЭРе зашкаливала, и мне как начальнику цеха с 1986 года не представляло трудностей комплектовать бригады из лучших специалистов своего подразделения и цехов 9 и 21. За все время к нам не было никаких претензий со стороны эксплуатирующих организаций.

В ноябре 1985 года я был в командировке в ГДР. Расскажу об одном курьезном случае, который коснулся лично меня. Моя супруга, очевидно, заскучав, сообщила, что взяла турпутевку в ГДР на апрель 1986 года. И вот я встретил группу на вокзале в Берлине и бодро подошел к руководителю

группы с немецкой стороны, попросив отпустить жену со мной, благо городок, где мы жили, был в часе езды от Берлина.

Естественно, получил категорический отказ (я потом сам понял абсурдность ситуации: какой-то мужик забирает туристку группы, за которую она отвечает головой, и хочет увезти неведомо куда). Руководитель тура в достаточно жесткой форме попросила меня удалиться.

Это была русская женщина, вышедшая замуж за немца. К моему счастью, за меня вступилась ее напарница-немка и предложила встретиться завтра на экскурсии в знаменитый берлинский зоопарк. И вот мы ходим по зоопарку (кстати, новосибирский зоопарк сегодня гораздо лучше), смотрим разных зверей и наслаждаемся хорошей погодой. Туристическую группу возглавлял парторг одного из колхозов нашей области, очень скромный и тихий парень. Он был насмерть заинструирован о своей ответственности и за поездку, и за участников группы. И надо же было такому случиться, что во время экскурсии по зоопарку у него украли все документы и деньги! На него было жалко смотреть: первый день – и такой случай. Конечно, тут же сообщили в полицию, и он уехал в участок с работником зоопарка. Через два часа должна была проходить советско-немецкая встреча дружбы в знаменитой клинике Шарите. Экскурсовод была в растерянности, как проводить встречу без руководителя группы. Я без лишней скромности предложил свои услуги. Она дрогнула и согласилась.

Встреча прошла очень хорошо, тепло и сердечно. Когда надо было выступить руководителю группы туристов, я приветствовал наших хозяев на немецком языке. Закончил я свое выступление словами, что, хоть мы из холодной Сибири, но у нас горячие сердца, особенно у мужчин. Немцы оценили шутку, долго хлопали в ладоши, а наши туристы (они были в основном из области) с изумлением смотрели на своего нового руководителя. После этого инцидента я стал пользоваться доверием немецкого экскурсовода и был практически зачислен в тургруппу, что дало мне возможность проехать по стране.

В течение двух-трех дней мы посетил Потсдам и Дрезден с его прекрасной картинной галереей с «Сикстинской мадонной» и мало у нас известным музеем драгоценностей «Зеленые купола».

Вот так некоторые знания языка и небольшая доля нахальства позволили мне провести несколько дней с женой и войти в состав группы. Вывод – учите языки: английский, французский, немецкий, а может быть, и китайский. Всегда пригодится в жизни!

Эксплуатация наших самолетов в странах народной демократии – ГДР, Венгрии и Польше – благодаря хорошей подготовке заводских специалистов проходила достаточно спокойно. В моей памяти не остались какие-то особые проблемы, хотя один случай все-таки был.

В середине 80-х годов на завод приходит сообщение, что в одном из полков, дислоцированных в Польше, обнаружен производственный дефект – недостаточный зазор между топливными шлангами питания двигателей. Для завода составление рекламационных актов по производственному дефекту – крайне болезненная ситуация. Каждый акт влечет за собой штраф в размере 15% стоимости самолета. Можно себе представить, насколько это было бы тяжело для завода с точки зрения и финансов, и престижа.

В это время я только вернулся с Дальнего Востока, где подхватил сильнейший грипп. Вызывает меня директор М. К. Сагалаев и приказывает немедленно вылететь в Польшу для решения этого вопроса любой ценой.

И вот я, отчаянно чихая и кашляя, с распухшим носом вылетел в Варшаву. Штаб нашей группы войск располагался в Легнице – на самом юге страны, т.е. ехать надо было через всю Польшу. Еле купил билет на местный поезд. В вагоне холодно, настроение – ниже плинтуса.

Утром меня, не выспавшегося, больного, злого, встречает наш представитель Юрий Зобнин и сообщает о каких-то новых проблемах. Можете представить мою реакцию на его слова! Я вспомнил и его мать, и всех родственников до седьмого колена, и всех знакомых.

Приезжаем в штаб, где в приемной генерала меня встречают молодые офицеры, которые направлены в Польшу из Забайкалья, очень сурового края. Эта командировка была для них лучшей наградой. Естественно, они хотели показать себя генералу с лучшей стороны, проявить свою грамотность и принципиальность. Большинство из них знали меня по их прежнему месту службы и высыпали на меня кучу, с их точки зрения, проблем по эксплуатации самолетов. Сложно описать мою реакцию, хотя я и бодро сказал, что все проблемы будут решены.

РАБОТА ЗА РУБЕЖОМ

Тут заходит генерал, увидел меня, заулыбался: «Привет, сибиряк!» Конечно, он забыл мою фамилию, но лицо запомнил. Очевидно, вспомнил и нашу встречу на прибалтийском аэродроме.

Подошел ко мне, обнял за плечи и приказал ординарцу организовать чаю. Мы пришли в кабинет, и он спрашивает, с чем приехал. Я ему говорю, что завод максимально внимательно относится к вопросам эксплуатации техники, особенно поставленной за рубеж. И я как руководитель службы эксплуатации предприятия прилетел обсудить с техсоставом все возникшие вопросы. Думаю, генерал остался очень доволен моим ответом и сказал, что со всеми вопросами могу обращаться к нему в любое время.

Настроение у меня улучшилось, и даже насморк вроде прошел. Выхожу в приемную – она пустая, только в углу сидит Ю. Зобнин и хитро улыбается. Спрашиваю, а где потенциальные жалобщики, ведь они все были настроены достаточно агрессивно. Он ответил, что, как только генерал меня обнял и мы зашли с ним в кабинет, офицеры спросили, знакомы ли мы. «Я им ответил, что вы друзья с детства, чуть ли не с детского сада. Офицеры переглянулись и поняли, что им не стоит нарушать ваши дружеские взаимоотношения – себе дороже!» – рассказал Зобнин.

Поблагодарив Юрия за находчивость, я передал ему рулон фторопластовой ленты для подмотки шлангов. За два дня рабочие бригады развели шланги для обеспечения необходимых заказов, и вопрос был решен. Домой я возвратился здоровым и в хорошем настроении. Задача была выполнена. М. К. Сагалаев пожал мне руку и сказал: «Я в тебя верю». Это была для меня самая большая награда!

Наступил 1988 год. Наши самолеты, получившие обозначение Су-24МК, пошли в дальнейшее зарубежье – Ирак. Машины отправляли с заводского аэродрома самолетами Ан-22. В Ираке их собирали (пристыковывали крылья и хвостовое оперение), облетывали и приступали к эксплуатации. Руководителем бригады был Георгий Викторович Мохов. Отбор в бригаду был очень жесткий, особенно по медицине: несколько человек не прошли именно по этой причине. Самолеты облетывали заводские летчики-испытатели Сергей Груенко и Иван Сушков.

Наши машины (да и специалисты тоже) впервые работали в таких жестких условиях: температура + 50 градусов, ветер с песком. Мы получили разрешение Министерства авиационной промышленности на инспекционную поездку в Ирак, на авиабазу Аль-Бакр. Там я впервые в жизни



Нарис

«поймал» температуру в тени +51 градус. Небо – тускло-серое, солнце – как в тумане. Впечатление такое, что у тебя на голове горячая сковородка. Никакой тяги позагорать ни у кого не было. Более того, в самую жару появились москиты – меньше нашей мошки, совершенно прозрачные и бесшумные в полете. Они не просто кусали, а буквально выщипывали микроскопические кусочки кожи, которые потом превращались в красные пятна с нестерпимым зудом. Над каждым спальным местом были установлены вентиляторы-опахала, которые отгоняли москитов. Пока в комнатах, где жили члены бригады, не установили эти вентиляторы, ОЭРовцы, ушлый народ, приспособили для защиты от москитов во время сна женские колготки. Надевали через голову – и защищены и плечи, и руки. Зрелище – не для слабонервных!

Бригада работала с 6 утра до 11 часов и с 5 до 8 вечера. Днем работать просто невозможно – вода закипала на плоскостях. С 11 до 17 не работали и военнослужащие Ирака – все прятались от солнца, многие просто спали. Я тогда понял, что сиеста в Испании и Италии – это необходимый отдых для человека в жарком климате.

В этой командировке мы были с заместителем главного инженера по эксплуатации Сергеем Александровичем Чертоусовым. По результатам нашей поездки был составлен соответствующий отчет, уточнены инструкции по обслуживанию самолетов в условиях пустынного климата и резких перепадов температур.

Конечно, мы не могли не воспользоваться возможностью ознакомиться со страной и ее обычаями. Первое, что бросилось в глаза, – это культ Саддама Хусейна. Весь Багдад был оклеен его портретами – он в танке, самолете, на верблюде, боевом катере. Кругом плакаты с его призывами, лозунгами, приветствиями. Вот это настоящий культ личности!

И в то же время я был свидетелем такой картины: по городу едет автомобиль, за рулем С. Хусейн одной рукой держит руль, а другой обнимает своего друга – короля Иордании Абдаллу, который посетил Ирак. Впереди – мотоциклист и сзади – два – вот и весь эскорт. Никаких перекрытых улиц, никакой вереницы машин сопровождения. И это в стране, где только что кончилась война с Ираном! Есть с чем сравнить.

Время нашего пребывания в Ираке совпало с национальным праздником – днем рождения С. Хусейна. Был большой концерт в доме офицеров с выступлениями, песнями и плясками. Это продолжалось до глубокого вечера. Когда праздник закончился, нас пригласил к себе на виллу офицер Салам. Он был родом из одной деревни с президентом, что имело очень большое значение для его статуса.

Заходим в комнату, садимся на подушки перед маленьким столиком. На столе – большая чашка с разваренным горохом и небольшая бутылка с анисовой водкой. В Ираке, хоть и мусульманской стране, нет жесткого закона, запрещающего алкоголь, но их застолье в корне отличается от нашего. В стакан воды наливалось 10 граммов анисовой водки, вода сразу делалась белой, как молоко, и вот этот стакан они пили весь вечер. Конечно, для нас этот вариант, мягко говоря, неприемлем, но что делать – в чужой монастырь со своим уставом не ходят.

И вот мы сидим за этим столом около часа, ведем светские разговоры и едим горох (другого ничего нет, а есть ужасно хочется – весь день на ногах), и когда живот стал раздуваться, я начал прощаться с хозяином. Он очень удивился нашей поспешности и пригласил в другую комнату. Там стол ломился от мяса, риса, куриц – и все это не в тарелках, а в небольших тазах. Ну, что было делать – отдали должное вкусной еде и чувствуем, что в глазах слегка темнеет. Тяжело дыша, откинулись на подушки – раздутые животы мешали шевелиться – и стали в очередной раз прощаться. Хозяин нас не отпускает, приглашает в третью комнату и с гордостью говорит, что у него повар обучался во Франции и умеет готовить рыбу музгугф, которая водится только в реке Тигр. Что было делать – попробовали действительно очень вкусную рыбу, а это было на пределе наших человеческих возможностей, и, когда он позвал нас в следующую комнату на сыры и фрукты, мы только жалобно застонали и, с трудом поднявшись, пошли к выходу. Слава Богу, хозяин повез нас к нашему жилью на своей машине.

Мы почувствовали гостеприимство по-иракски – не ели два следующих дня – как в басне «Демьянова уха». Если не считать ударов по нашему организму температурой воздуха +50 градусов и праздничным обедом, командировка прошла нормально. Мы встретились с летным и техническим составом базы, ответили на вопросы, выслушали их предложения. Тем более обидно и непонятно, почему перед началом операции США «Буря в

РАБОТА ЗА РУБЕЖОМ



Ливия. Бригада А. Д. Шахова с офицерами базы

РАБОТА ЗА РУБЕЖОМ

пустыне» в январе 1991 года С. Хусейн перегнал все самолеты Су-24 в Иран, и они в этой операции не участвовали.

Результаты этой войны были катастрофическими для Ирака: армия была разгромлена (причем без прямых контактов солдат на суше), а Хусейн был взят в плен и казнен. Вот так закончилось присутствие Су-24 на земле Ирака. Иранцы, как только узнали о решении ООН признать Ирак агрессором, нанесли опознавательные знаки своей страны на плоскости иранских Су-24 и включили их в состав своих ВВС.

В 1989-1990 годы наши машины были поставлены в Ливию, Сирию и Алжир.

Бригадой в Ливии руководил Александр Шахов с большим опытом работы в воинских частях. Была поставлена первая партия из шести машин. В результате вмешательства тогдашнего министра иностранных дел России А. Козырева (1990 г. – январь 1991 г.) контракты с Ливией были разорваны. Он лично прилетел в Николаев, откуда кораблями шли военные грузы, в т.ч. в Ливию, и остановил поставки. Его деятельность описана писателем А. Б. Мышлевым в «Истории одного предательства». Лучше и не скажешь.

Начавшиеся проблемы на высшем уровне не могли не отразиться и на работе бригады. А. Шахов со своими заместителями Игорем Левиным и Александром Чепурным были вынуждены организовать вахтовую работу бригады не в Сирте, где не нашлось места для бригады, а из города Мисурата, откуда каждый день летали в Сирт, где был аэродром с Су-24. Конечно, это было утомительно, и, кроме того, тратилось очень много времени.

Самолеты после сборки облетывали заводские летчики-испытатели Вячеслав Осипов и Владимир Глинчиков. Не могу не сказать о В. Осипове. Это был летчик от Бога – человек-компьютер. Он летал на пределе возможностей самолета и показывал высший пилотаж летчикам-либийцам.

При первом облете Су-24 на аэродроме собрался весь коллектив базы. Перед посадкой В. Осипов зашел со стороны моря на минимальной высоте и включил форсаж, с ревом пройдя над головами зрителей на высоте около 30 метров.

По рассказам руководителя бригады А. Шахова, все арабы буквально повалились на землю, а летчик развернул самолет и произвел посадку. В ходе сдаточных испытаний В. Осипов выполнил над морем фигуру «колокол», которую на этом самолете никто не выполнял. Он поднял машину вертикально вверх до 10 тысяч метров, завис и свободно падал до 6 тысяч метров, после чего самолет снова слушался руля. Этот пилотаж летчик тщательно просчитывал, беседовал с представителем завода по изготовлению двигателей и, только убедившись, что фигура выполнима, показал возможности Су-24.

В июле 1990 года, успешно завершив свою работу, бригада вернулась на Родину.

Особо следует рассказать о поставках наших машин в Алжир в 1989 году. Собрала и передала машины в эксплуатацию бригада под руководством Олега Дмитриевича Иванова. Облетывали машины заводские летчики-испытатели Евгений Рудакас и Валерий Поташов. До Су-24 алжирские пилоты эксплуатировали самолеты МиГ-29, и наши летчики не только облетывали машины, но и занимались переучиванием алжирцев на новую технику. Особое уважение у местного летного состава завоевал В. Поташов, который освоил французский язык и был настоящим инструктором.

Арабов особенно интересовала система заправки топливом самолета в воздухе, что значительно увеличивало радиус боевого применения.

Подходит командир полка к В. Поташову и просит обучить их летчиков стыковке с самолетом-заправщиком топлива, в том числе ночью. Это обучение не было предусмотрено контрактом. Надо сказать, что такая работа и на заводе-изготовителе проводилась достаточно редко, а стыковка ночью тем более. В. Поташов рассказывал мне позже, что не мог отказать командиру полка, не мог «потерять лицо» и уверенно сказал, что имеет большой опыт подобной работы.

Все прошло благополучно, были проведены сотни стыковок и днем, и ночью. Летный состав, командование тепло благодарили нашего летчика-испытателя, который подтвердил свой высокий класс.

Глава

5

НЕПРОСТЫЕ 90-Е



НЕПРОСТЫЕ 90-Е

Наступили тяжелые времена для завода. В 1993 году мы выпустили последние три самолета типа Су-24, и производство остановилось. Госбронзаказа не было, жизнь на заводе замирала. Идешь по цеховым пролетам – темно, безлюдно, только где-то вдалеке слышна работа одного-двух станков. Впечатление такое, как будто идешь по большому кладбищу. Настроение – соответствующее.

Во второй половине 90-х годов был период, когда зарплата не выплачивалась около полутора лет, многие специалисты увольнялись, уходили на рынок, чтобы хоть как-то содержать семьи. Вспоминаю стихийный митинг на площади перед заводоуправлением. На ступеньке ДНТП стоит директор Александр Петрович Бобрышев, а из толпы крики: «Не можем купить продукты!», «Не можем одеть детей в школу!», а рядом со мной рабочий цеха 25 (я его помню) кричит: «Не любишь ты нас!» В этих словах столько горя! А Александр Петрович стоит один перед сотнями людей и говорит: «Потерпите, мы переломим ситуацию».

Люди поверили. Они видели, что на заводе выпекали хлеб, выдавали обувь, закупленную коммерческим управлением за выпускаемые заводом товары народного потребления. Большую помощь коллективу оказало коммерческое управление, которое возглавил Магмад Асоевич Смян. Он пришел на завод как специалист АСУП, но по-настоящему развернулся как финансист. Его заслуги в деле спасения завода трудно переоценить. Конечно, он работал в одной связке с Николаем Ивановичем Бобрицким и Александром Петровичем Бобрышевым.

Ряд товаров, произведенных на заводе, пошел за рубеж, в том числе в Японию, которая рассчитывалась за поставленные лодки и кресла-качалки автомашинами. Они реализовывались на заводе в счет заработной платы.

К этому времени началось сотрудничество с посреднической фирмой «Тригон», которая давно работала с Министерством обороны Алжира. Это партнерство оказалось длительным и плодотворным. Мы заключили контракты на поставку шести самолетов Су-24МР, а затем – значительного количества Су-24МК. Машины разбирались на заводе, с них снимались крылья и хвостовое оперение, и транспортными самолетами Ан-22 они доставлялись в Алжир. Там их собирали заводские бригады и облетывали наши летчики-испытатели Е. Рудакас, В. Осипов и В. Поташов.

Сотрудничество с Министерством обороны Алжира не ограничивалось только поставками самолетов. Мы заключили контракт на ремонт машин на заводе и реализовали заявку Алжира на создание базы для ремонта Су-24 в их стране.

Я вспоминаю забитую ящиками с оборудованием для ремзавода ERMA территорию цеха 9. Все было поставлено в срок, и заводская бригада во главе с Владимиром Бардаковым выполнила монтаж оборудования. К сожалению, в то время завод ERMA в Алжире не удалось запустить из-за отсутствия у алжирцев необходимых источников энергии, гидро- и пневмостанций, которые они обязывались приобрести и установить вне нашего контракта. Настоящим спасением для завода было продолжение поставок Су-24 Алжиру. Самолеты отправлялись через фирму «Тригон». Первые поставки начались в 1997 году – Су-24МР, а затем, с 1999 года, – Су-24МК из состава ВВС России. Перед отправкой за рубеж самолеты проходили необходимую доработку на заводе, с них снимали специальную аппаратуру, и машинам присваивался индекс МК (коммерческий).

Поставка этих самолетов позволила предприятию выжить в непростые годы, сохранить коллектив и свой самолетостроительный профиль.

Особо хочу остановиться на поставке 12 самолетов Су-24 в ИРИ (Исламскую республику Иран). В 1979 году произошла исламская революция. Был свергнут шахиншах Мохаммед Пехлеви, который проводил прозападную политику. В страну вернулся из ссылки аятолла Хомейни и создал исламское государство. Началось потепление отношений с СССР. Учитывая большой вес Ирана в исламском мире и общую границу через Каспийское море, наша страна была заинтересована в добрососедских отношениях. Поэтому в ответ на обращение Иранской страны об обеспечении современным вооружением были запланированы поставки в Иран самолетов, подводных лодок, систем ПВО и ряда других типов вооружений с начала 1991 года.

В октябре 1990 года состоялась поездка в Иран делегации Министерства обороны, в состав которой был включен и я. Надо сказать, что в то время рейс Москва–Тегеран осуществлялся только раз в неделю, и на него было трудно попасть. Связи с Ираном активизировались, и, естественно, резко возросло количество служебных пассажиров.

НЕПРОСТЫЕ 90-Е



Прилетаю в Москву на заводском самолете Ан-8, и выясняется, что заявка на рейс Москва–Тегеран не принята. Возвращаюсь домой. Через неделю снова прилетаю в Москву: билеты есть, а виза просрочена. Звоню на завод главному инженеру Анатолию Григорьевичу Зацепину и спрашиваю, что делать. Он говорит: «Оставайся на неделю, верю, что на этот раз все состоится». Я остался в Москве, и на другой день узнал, что самолет, на котором я мог бы лететь в Новосибирск, разбился рядом со взлетной полосой! Вот так смерть дохнула на меня. Так что я могу с уверенностью праздновать свое второе рождение в октябре 1990 года.

«Такова воля Аллаха»

Переговоры с Иранской стороной прошли успешно, был определен срок поставки 12 самолетов Су-24МК к осени 1991 года. Вернувшись на завод, мы начали формировать бригады. Моим помощником был Владимир Иванчей, который давно работал в цехе и имел опыт работы за рубежом. Сложность подбора членов бригады состояла в том, что надо было учитывать не только профессиональные качества специалиста, но и его коммуникабельность, характер, дружеские связи с членами бригады. Тем более что Иран был «черной дырой» для всех – никто из наших знакомых там не был и не знал, что нас ждет.

Накладывались и особые условия пребывания в этой стране: форма одежды для наших жен – хиджабы – длинные пальто, скрывающие фигуру, платки, покрывающие головы; отдельные входы для мужчин и женщин в городской транспорт и магазины, полный запрет алкоголя. Обо всем этом меня как руководителя ознакомили во время моей первой поездки в Иран.

Подходит лето 1991 года, определена дата нашей командировки – 21 августа. Мы готовим чемоданы, формируем техническую аптечку запасных частей и блоков. Надо сказать, что техаптечки такого объема не было ни для одной страны. «Рособоронэкспорт» предъявлял высокие требования к оснащению бригад и подбору персонала.

Технические бригады, которые направлялись в Иран, возглавлялись только руководителями служб эксплуатации соответствующих предприятий. Так, по самолету МиГ-29 (боевому и учебному) бригады возглавляли: Борис Кокоткин (Москва) и Михаил Сукайло (Нижний Новгород), руководителем бригады Су-24МК был определен я. И вдруг 19 августа мы узнаем о попытке государственного переворота, который получил название «Августовский путч». Его целями были смещение Михаила Горбачева с поста Президента СССР и смена проводимого им курса. Меня вызывает заместитель генерального директора завода по безопасности и предупреждает, что завтра, 20 августа, границы будут закрыты, и наша командировка переносится на неопределенный срок. Тут еще приходит телеграмма из Торгпредства в Иране с указанием, что брать с собой жен членам бригады запрещается.

Признаться, я от этих событий дрогнул, но тут проявил твердость В. Иванчей. Он сказал: «Не будем никого слушать, берем жен и полетели».

Настает 20 августа, запрета на пересечение границ нет, и 21 августа на самолете Ил-76 летим через Воронеж, Азиани (базу ВВС в Грузии) на Тегеран. Прямой связи у Су-24МК с аэродромом Мехрабат в Тегеране не было, и самолет Ил-76 вел наш Су-24МК на посадку. И вот приземляемся. Выходим на бетонку, нас встречает Торгпред Юрий Иосифович Гусаковский и большая группа иранцев в штатском. Потом мы узнали, что это были сотрудники КСИР (Корпус стражей исламской революции) – типа нашего КГБ.

С замиранием сердца подхожу к Ю. И. Гусаковскому (ведь прилетели с женами, несмотря на его запрет), он улыбается, жмет руку и говорит: «Правильно сделали». У меня камень с души свалился. В дальнейшем у меня с ним сложились очень хорошие деловые отношения, а с его помощником Юрием Михайловичем Сельдяковым, который вел авиационную тематику по всему Ирану, нас впоследствии связала настоящая дружба.

Вот мы стоим под жарким солнцем, все чемоданы раскрыты, осмотр КСИР наших личных вещей, все емкости с жидкостями, включая подсолнечное масло, разбиты тут же о бетон. На наших жен смотреть жутковато – в черных балахонах с капюшонами (ведь никто не знал, как одеваются женщины по исламским законам) они походили на монахинь какого-то средневекового ордена.

НЕПРОСТЫЕ 90-Е

Едем по Тегерану и буквально ошеломлены красотой улиц, громадными светящимися витринами магазинов – ведь недаром Тегеран называли ближневосточным Парижем. Нас привезли на окраину города, где уже начинались предгорья, в район Лавизан – это было место для жилья обеспеченных людей, работников посольств, место их дач. Дело в том, что Тегеран расположен в котловине, которая очень плохо продувается ветром, и от выхлопных газов тысяч автомобилей там всегда очень сильный смог. А в Лавизане был относительно чистый воздух. На нашей базе стояли три панельных пятиэтажки, где уже разместились две бригады из Москвы и Нижнего Новгорода. Все специалисты были с женами, малолетними детьми, всего вместе с нашей бригадой было около ста человек. Коллеги встретили нас тепло, показали трехкомнатные квартиры на каждую семью, полностью обставленные, с холодильниками, газовыми печами, кондиционерами, посудой. Надо сказать, бытовые условия были очень хорошие.

Раз в месяц (это мы увидели уже позже) нам выдавали паек, в котором были рис, яйца, курицы, масло, специи, фрукты. Можно было вполне обходиться этим набором, но раз в неделю нас возили на городской рынок, где мы покупали зелень, лепешки размером в полметра, рыбу (осетрину) и мясо. С осетриной был очень интересный случай. Исламский институт, который был типа нашего «Домостроя», определил, что шипы и слизь на спине осетра – не что иное, как порождение дьявола, и осетров нельзя ловить и, конечно, есть. Это привело в упадок все рыболовецкие хозяйства Каспийского моря. К счастью, ко времени нашего прибытия запрет на вылов осетра был снят, так как богословы не нашли ничего дьявольского в этой рыбе, и мы смогли купить осетрину за очень низкую цену.

Начались наши трудовые будни. Я уже писал ранее, что в бригаде были очень сильные специалисты по всем системам самолета: Анатолий Мочалов, Николай Савченко, Николай Зевакин, Александр Ахромеев, Николай Вершнин, Анатолий Петухов, Владимир Иванчей, Владимир Толчев. Иранские инженеры буквально не отходили от наших специалистов, слушали их разъяснения. По ходу эксплуатации, выполнения регламентных работ они попросили официально направлять им служебные записки, которые фактически были дополнением и разъяснением к инструкции по эксплуатации и технологии выполнения регламентных работ. Наши переводчики Александр Куприянов и Александр Носырев переводили тексты на английский язык, я их подписывал, и к концу нашей командировки этих служебных записок накопилось на хорошую книгу. Иранские специалисты понимали, а я им ненавязчиво это напоминал, что такие записки не входят в наши обязанности, и они были за это нам благодарны. Надо сказать, что за все время с иранцами не было производственных конфликтов.

Конечно, не все офицеры базы относились к нам дружелюбно. Стоит вспомнить один эпизод: иранцев интересовала



1992 г. Берег Персидского залива. Охрана рядом

НЕПРОСТЫЕ 90-Е



*Бригада завода в Урале. Встреча с генеральным инженером
А. Г. Зацепиным (второй справа во втором ряду)*

заправка самолетов в воздухе, что позволяло значительно увеличить радиус боевых действий. Стыковка в воздухе – очень сложный процесс: сближение, выравнивание скоростей и сама стыковка. В процессе стыковки головка штанги заправки входила в выпущенный матерчатый конус самолета-заправщика, и происходил разрыв материала конуса. Командир полка (а он был один из немногих офицеров, которые относились к нам не очень дружелюбно), подошел ко мне и заявил, что СССР поставил им агрегат заправки с гнилой тканью, и он будет жаловаться Главкому ВВС. Мы засели за расшифровку параметров полета, пытаюсь понять причину порыва юбки конуса. И после расшифровки обнаружили, что перед стыковкой заправляемый самолет делал как бы клевок вниз и вверх, направляя головку штанги в юбку конуса самолета-заправщика. В инструкции по эксплуатации четко сказано, что заправка должна происходить в условиях стабилизированного горизонтального полета. Я написал соответствующую записку, где указал на ошибки летного состава и недостаточное ими знание инструкции по эксплуатации (не мог удержаться от ехидного замечания)! После контрольного полета на заправку (а я, конечно, поволновался) дефекта не было, конус был не поврежден. Матчасть учить надо!

Количество советских специалистов было ограничено, и все вопросы с применением Су-24МК иранцы адресовали нашей бригаде. Вызывают меня в штаб ВВС и говорят, что у них бомбы перестали ложиться в цель, и просят разобраться. Я отвечаю, что наша зона ответственности по контракту – это сам самолет, а прикладываемое к нему вооружение – снаряды, бомбы, ракеты – идет по другому контракту, и такие вопросы к нам не относятся. Мне сообщили, что других специалистов по теме Су-24МК у них нет – только наша бригада, и они просят меня как представителя страны-поставщика принять все необходимые меры. Что было делать – запросили завод, собрали сопроводительную документацию на бомбы и дали необходимые рекомендации. Я рассказал об этом случае, чтобы показать меру ответственности наших специалистов за поставленные самолеты.

На заседании Совета безопасности ООН Ирак признали агрессором в ходе войны с Ираном 1980-1989 гг. Войне предшествовали территориальные споры, мотивированные желанием Ирака забрать у Ирана богатую нефтью провинцию Хузестан и стать лидером исламского мира на Ближнем Востоке. После такого решения ООН Иран посчитал самолеты Су-24 МК, которые Ирак передал в Иран перед операцией «Буря в Пустыне», контрибуцией за ущерб страны в ходе восьмилетней войны и включил в состав своих ВВС. Правда, эти самолеты очень долго стояли без технического обслуживания и, для того чтобы они были боеспособны, необходимо было выполнить на них самый сложный регламент – 200-часовые работы, к которым иранские специалисты не были готовы.

Они обратились к нам с просьбой выполнить эти работы на одном из бывших иракских самолетов и обучить их специалистов. Я получил разрешение завода, и мы стали ждать машину. Как-то утром в субботу (а у них выходной в пятницу), за мной приезжает заместитель командующего ВВС и приглашает слетать в Хамадан (на границе с Ираком) – там при перегоне получил повреждение один самолет. А в пятницу мы праздновали день рождения одного из членов бригады, и я был утром не совсем в форме.

Приезжаем на аэродром – вместо обещанного вертолета стоит крохотный самолетик со стеклянной каплеобразной кабиной. Впереди сидят летчик и генерал, а сзади, как петух на жердочке, уселся я, упираясь коленями в генеральскую спину. Лететь надо было около полутора часов над небольшими горами. Самолет, как пушинку, бросало вверх и вниз, и я скоро понял, что у меня, возможно, будут очень большие проблемы. Вчерашний праздник напомнил о себе, а тут еще такая болтанка. Прямо подо мной расположилась голова генерала в громадной форменной фуражке диаметром около полуметра. Только осознание того, что я руководитель бригады, удержало меня от позора. Судорожно вцепившись в какие-то поручни кресла, я выдержал этот полет и вылез из кабины с лицом цвета «молодой зелени». Генерал оценил мое состояние и сказал, что на обратную дорогу даст свою автомашину.

Самолет мы осмотрели, он был полностью разрушен и восстановлению не подлежал. Мы с водителем сели в машину и поехали в обратный путь. Но, очевидно, это был не мой день. Несемся на джипе по пустынному шоссе, погода отличная, скорость 160 км/ч, и вот на этой скорости отлетает правое переднее колесо... Как мы не перевернулись и не разбились – до сих пор непонятно. Машина пролетела метров 100 по шоссе, а водитель, молодой парень, только и сказал: «Такова воля Аллаха». Я с ним полностью согласился.

НЕПРОСТЫЕ 90-Е

Нам выделили самолет, и мы всей бригадой трудились около трех месяцев, выполняя 200-часовые регламентные работы. Замечу, что опыта такой работы ни у кого из членов бригады не оказалось, но у нас имелись высококлассные специалисты, и мы успешно справились. Самолет был облетан без замечаний. Мы получили благодарность от руководства ВВС Ирана и обещания дать нам возможность познакомиться со страной. Нам выделили транспортный самолет С-130 («Геркулес»), и мы всей бригадой (не забыл я и москвичей) пять раз летали по всем крупным городам Ирана и на базу отдыха ВВС на берегу Каспийского моря.

Посетили город Кум – мировой религиозный центр шиизма, это как Ватикан для христианского мира, и к тому же колыбель исламской иранской революции под руководством аятоллы Хомейни. Город поэтов – Шираз. «Не откажусь любить красавиц и пить вино. Я больше каяться не буду, что б ни было – мне все равно» – это строки персидского поэта Хафиза, мавзолей, которого находится в Ширазе. Исфахан – один из самых интересных городов Ирана с красивыми мостами и мечетями. Мечеть Джума – одна из самых древних в Иране, общепризнанный шедевр персидской архитектуры. И, наконец, Мешхед и Бендер-Аббас (Персидский залив). Мешхед – один из крупнейших городов Ирана, имеющий священное значение для шиитской общины. Бендер-Аббас – портовый город на берегу Персидского залива. Жаркий и влажный климат, температура летом до 49 градусов, а влажность 66 % – а это хорошая парная! Если преступников в России ссылали на Колыму, то в Иране – в Бендер-Аббас. Там даже женщины носят хиджабы не черного цвета, как везде, а коричневые. Уличные торговки носят маски на лице наподобие маскарадных. Так что зрелище не для слабонервных.

Практически все мы простыли – еще бы, после кондиционированного жилья – в пекло. Но впечатления остались самые яркие, мы даже сплавали на небольшом теплоходе на остров Киш, фактически «оффшорную» зону Ирана. Я специально чуть подробнее остановился на наших поездках по Ирану – очень красивой стране, которая практически закрыта для туристов-европейцев.



В Пальмире



Гробница аятоллы Хомейни, Иран, 1993 г.



Наци женщины в хиджабах. Иран, 1992 г.



Рыбный рынок, Бендер-Абис, Иран, 1992 г.

Своеобразие жизни в Иране отражалось не только в быту, но и в производственной деятельности. Так, в ходе учебного полета МиГ-29 летчик потерял управление, и самолет упал на землю. Летчик погиб. Из Москвы прилетела группа специалистов завода-изготовителя в составе аэродинамика, прочниста, специалиста по системам и расшифровкам «черных ящиков», которые сохранились с небольшими повреждениями. Иранцы настаивали на том, что причина катастрофы – отказ техники, и требовали безвозмездно дать им другой самолет взамен потерянного. Чтобы доказать обратное, руководитель приехавших специалистов построил из проволоки объемную пространственную траекторию полета самолета за 5 минут до катастрофы с посекундной привязкой ко времени, положением машины в воздухе и данными о работе систем! Это было настолько наглядно и убедительно, что иранцы согласились с его доводами и решили подписывать акт на другой день с утра. Утром собирается комиссия – и вдруг иранцы отказываются ставить свои подписи. Представитель иранской стороны совершенно серьезно заявил, что к нему ночью приходил дух летчика и сказал, что он в катастрофе не виноват. Была немая сцена с нашей стороны: аргумент железный – не виноват, и все! Акт не был подписан. Я думаю, что и иранцы сами понимали своеобразие этого аргумента, однако их мнение было решающим. Когда комиссия уезжала, иранцы благодарили специалистов за участие в таком квалифицированном расследовании инцидента и подарили руководителю бригады золотые часы. По решению «Рособоронэкспорта» самолет им заменили безвозмездно.

Как я уже говорил выше, мы жили районе Ловизан. Разумеется, за высоким забором и колючей проволокой, с охраной из 10-12 молодых солдат. Они жили в небольшом домике на территории нашего городка. Надо сказать, что, несмотря на охрану и внушительный забор, члены бригады могли беспрепятственно выходить из дома и ехать на городском автобусе, куда хотят. Молодые солдаты были приветливые: здоровались, улыбались, но когда отмечались какие-то религиозные даты (а их очень много в Иране), они дружно маршировали по периметру нашей



В. А. Скворцов и Фаррандиси. Ураны, Персидский залив, остров Кечи, 1992 г.

НЕПРОСТЫЕ 90-Е

жилой зоны с криками «Аллах акбар!» («Аллах велик!»). Когда проходил час таких криков, глаза солдат стеклянели, они делались словно зомбированные, и мы понимали, что при получении соответствующего приказа они безусловно его исполнят.

Я близко познакомился с одним из охранников КСИРовцев, его звали Фарамуши. Конечно, друзьями мы не были – просто хорошими знакомыми. Уже к концу командировки я спросил его (надеясь на отрицательный ответ): «Если тебе твои руководители дадут приказ меня зарезать, ты это сделаешь?» И услышал очень спокойный и твердый ответ: «Да, зарежу». Вот такие реалии жизни в Иране.

За две недели до нашего отъезда произошла трагедия. На взлете Су-24МК врезался в пассажирский самолет, оба упали. Экипаж нашей машины и около 120 пассажиров гражданского самолета погибли. Иранские специалисты пытались обвинить технику, но я твердо сказал, что это ошибка наземных служб – диспетчеров, которые не могли развести самолеты в очень сложных условиях для пилотирования. Аэродром Мехрабат расположен, как и сам Тегеран, в долине между горными хребтами, причем одна полоса была для гражданских самолетов, а другая – для военных.

Разбирая этот случай, командир базы мне говорит: «Очень жаль самолет, за два года у него не было ни одного отказа». Я выражаю соболезнования погибшим пассажирам, а он опять сожалеет о потерянном самолете. Иранцы вообще фаталисты, мы могли в этом убедиться неоднократно.

Вот пришло время отъезда, чемоданы собраны, вещи упакованы. Руководитель представительства КСИР на нашей базе – господин Язди передает мне приглашение главкома ВВС попрощаться. Встреча назначена на 10 утра. Я прихожу к Язди и предлагаю садиться в машину, ведь ехать надо через весь город. Язди говорит: «Не торопись, давай попьем чай». Сидим, пьем чай. Я начинаю нервничать: опаздываем же! Но мой визави говорит: «Попьем и поедим». Кончилось это тем, что мы опоздали на 40 минут на встречу с командующим, который нас не дождался и куда-то уехал. Ждем. Приезжает генерал и говорит: «Ну, что же вы опоздали?» На что Язди спокойно отвечает: «Очень напряженный трафик был». Сложно себе представить, чтобы в России опоздание на встречу с главкомом ВВС офицеры объясняли бы пробками на дороге. Расстались дружески. Главком поблагодарил всю бригаду за квалифицированную работу и сказал, что с удовольствием бы встретился с нами снова.

И вот мы в воздухе. Поздний вечер. Под крылом – море огней, особенно выделяется сияющий куб мавзолея аятоллы Хомейни. Впереди нас ждет Родина.

Я еще раз через год летал в Тегеран на оформление передачи технической аптечки. Снова я проходил по знакомым центральным улицам Фирдоуси, Талегани, Джамахирии. Знакомые дома, посольства, знаменитый базар Тегерана – один из самых крупных базаров на Ближнем Востоке, здание центрального почтамта. Снова и снова проходят перед глазами лица людей, с которыми работал около двух лет. Единственная в Тегеране христианская церковь с небольшой русской диаспорой, сформированной около церкви, красивая архитектура зданий и мечетей. Так хотелось бы сказать: «ДО СВИДАНИЯ», а получилось «ПРОЩАЙ».



*Главный инженер НАТО
А. Т. Зацелин - Иран, 1992 г.*



Чили, Тихий океан, 1996 г.

Глава 6

АН-38 – ПРОДУКТ КОНВЕРСИИ





Ан-38 – ПРОДУКТ КОНВЕРСИИ

В начале 90-х годов в авиационной промышленности страны сложилась тяжелая обстановка: практически обнулился оборонный заказ, прекратилось производство военных и гражданских самолетов. Тысячи специалистов остались без работы. Начались перебои с поставкой авиационного керосина в боевые полки, и летчики отрабатывали навыки полетов на земле, держа в руках макеты самолетов.

Предприятия стали выпускать гражданскую продукцию, чтобы сохранить производственные мощности и трудовые коллективы. Выбор продукции оказался очень сложным делом – необходимо было учитывать множество факторов – от потребности в конкретных товарах, их рыночной цены до стоимости производства. Один ракетостроительный завод на Волге начал разворачивать выпуск стиральных машин, которые превосходили по своим эксплуатационным качествам лучшие мировые аналоги. Однако фактическая себестоимость составляла цену одной ракеты среднего радиуса действия. Естественно, такая продукция не могла выпускаться.

Наш завод производил пользующиеся хорошим спросом детские санки, кресла-качалки, канистры, моторные лодки типа «Обь». Конструкция лодок была очень удачной. На стадии конструкторской проработки ее макет был «продут» в аэродинамической трубе, и она обладала отличными ходовыми характеристиками. Лодка пользовалась спросом не только в России, но и за рубежом. Когда я был в командировке в Ливии, на базе, в г. Сирте, где стояли наши боевые самолеты, на берегу моря я увидел нашу лодку! Она была побита, поцарапана, со сломанными сидениями. Судя по всему, ее эксплуатировали, как говорится, «в хвост и в гриву». Рядом стоял хозяин, и я не мог его не спросить, нравится ли ему лодка, сделанная на заводе, который изготавливал и Су-24, находившиеся в их стране. Так он меня чуть не обнимать начал: лодка отличная и он очень ею доволен! Какими путями она попала в Ливию, можно только удивляться.

Конечно, лодки – это хорошо, но заводу нужна была высокотехнологичная продукция, которая бы соответствовала авиационному профилю предприятия. Руководство завода понимало, что лучшим вариантом был бы самолет для внутренних линий. Необъятны просторы нашей страны, и труднодоступные регионы (европейский север страны, Сибирь, Якутия, Чукотка, Камчатка, Дальний Восток) могут поддерживать связь с «большой землей» только по воздуху. Самыми распространенными и неприхотливыми самолетами были Ан-2 и Ан-28, парк которых составлял в 50-60-е годы несколько тысяч машин, для них существовала разветвленная сеть аэродромов.

С началом перестройки в отсутствие господдержки авиакомпаний, их эксплуатирующих, вся авиация местных воздушных линий буквально рухнула. Руководство завода, тщательно проанализировав предлагаемые к постройке легкие самолеты, остановилось на проекте Ан-38.

Преимущество такого выбора было очевидно: эта машина была дальнейшим развитием хорошо зарекомендовавшего себя самолета Ан-28 производства КБ им. Антонова. С ним у завода были давние и, я бы сказал, дружеские отношения. Именно с заводского аэродрома в 1947 году поднялся первый Ан-2.

Самолет Ан-38 обладал хорошими летно-техническими характеристиками, мог перевозить 26 пассажиров или 2500 килограммов груза, мог садиться на грунт или снег (при замене шасси на лыжи) и требовал ВПП всего 650-750 метров. Крейсерская скорость составляла 350-380 км/час с максимальной дальностью полета 2200 километров.

Завод быстро освоил его производство, и уже в 1994 году состоялась презентация самолета, на которую из Киева прилетел генеральный конструктор АНТК им. Антонова Петр Васильевич Балабуев. Презентацию от завода вел Николай Иванович Бобрицкий, который много сил вложил в производство Ан-38 на нашем заводе.

К этому времени я вернулся из длительной командировки в Иран. Меня вызвал Н. И. Бобрицкий и сказал:

– Заказов на боевые машины нет, ВВС в непонятном состоянии, от ОЭРа остались «рожки до ножки». (В 1991 году, когда я улетал в Иран, в цехе было 520 человек, а к середине 1993 года – около 150). Иди-ка ты в маркетинг.

– А что это такое? – спрашиваю я.

– Разберешься.

АН-38 – ПРОДУКТ КОНВЕРСИИ



МС завода, 1995 г.



Магадан, 1995 г.

И начал я разбираться. Быстро набрал коллектив, мы стали активно продвигать на рынок гражданскую продукцию завода.

В структуре предприятия появился завод товаров народного потребления, во главе которого встал инициативный и грамотный специалист Валентин Иванович Томилов. Чуть позже организовали завод гражданской продукции, которым руководил Валерий Николаевич Рудных. Продукция этого завода была очень сложной: поточная линия фасовки сыпучих продуктов (сахара и круп), установка по обработке кож, стиральная машина для прачечных.

Бесспорно, основной нашей задачей было продвижение самолета Ан-38, который получился очень удачным. Когда мы дали рекламу по авиационным компаниям страны, то получили заявки на поставку около 200 машин. Перспективы казались многообещающими.

Но начались суровые будни новых экономических отношений. Если раньше заказчиком самолетов выступало Министерство гражданской авиации, которое закупало их у изготовителя и передавало эксплуатантам в аренду (а это



Коллектив управления маркетинга, 1994 г.

АН-38 – ПРОДУКТ КОНВЕРСИИ

и была фактическая господдержка авиации местных воздушных линий), то сейчас авиакомпания должны были закупать самолеты на свои средства. Поэтому не случайно первые три серийных самолета закупила авиакомпания «Восток» (г. Хабаровск) при активной финансовой поддержке губернатора края Виктора Ивановича Ишаева. Следующие два – купила авиакомпания в г. Мирном (Якутия), которая принадлежала алмазодобывающей компании «Алроса». Контракт на поставку я подписывал буквально под крылом Ан-38 у генерального директора «Алросы» Вячеслава Анатольевича Штырова, впоследствии президента Республики Саха (Якутия).

Понимаю, что для компании «Алроса» с ее многомиллиардными оборотами затраты на приобретение двух Ан-38 были исчезающе малой величиной.

Стоимость самолета составляла 4,5 млн долларов, причем основная часть падала на силовую установку компании Honeywell (США) и винты Hartzell. Чтобы как-то снизить цену машины, я полетел в США для встречи с руководством компании. Зная количество заявок на самолет в России, американцы рассчитывали на успешный бизнес. Я удостоился встречи с вице-президентом Honeywell Джеком Джонсоном, хотя российский представитель компании Владимир Андреев считал, что такая встреча в принципе невозможна, так как это был недостижимый по своему статусу руководитель одной из крупнейших авиационных компаний в США. А в жизни Д. Джонсон оказался хорошим мужиком! Он даже принял мое приглашение посетить Новосибирск. Мы ему показали сибирскую зиму (это было в СОЛКД) и, кажется, остались довольны друг другом. Не могу не сказать еще об одном человеке – американце русского происхождения, президенте компании Fortune Elite Алексее Голубове. Он оказал неоценимую помощь в налаживании контактов с компанией Honeywell, фактически организовал мою поездку в США. Его компания до настоящего времени поддерживает эксплуатацию Ан-38.

Мне, действительно, удалось снизить цену на двигатель почти до его себестоимости, чем я был очень горд. По своей тогдашней наивности я и не предполагал, что американцы строят свой бизнес высокотехнологичной продукции не на продаже основного изделия (в данном случае двигателя), а на его обслуживании. Так, например, эксплуатационная документация предусматривала прочистку форсунок через каждые 50 лет-



*Хабаровск. Генеральный директор авиакомпании «Восток»
В. Г. Мирзоянов, В. А. Скворцов, гендиректор АНТК им. Антонюва
В. С. Кива, представитель компании Honeywell Дал Рейнголд*



*Венесуэла, Каракас. Второй слева - гендиректор АНТК
им. Антонюва В. С. Кива*

Ан-38 – ПРОДУКТ КОНВЕРСИИ

ных часов, а их на каждом двигателе по 16 штук! Чистка должна производиться только на предприятии в США, а стоимость одной форсунки – 5000 долларов. Правда, сейчас периодичность чистки значительно увеличили. Учитывая, что 50 часов налета – это меньше месяца полетов, понятно, в какие суммы выливается эксплуатация самолетов для маломощных компаний. Только «Восток» и «Алроса» могли себе это позволить, а все остальные компании просто «отпали». Сама жизнь подталкивала нас к работе с зарубежными авиакомпаниями. В 1998 году компания «Авиаэкспорт» предложила нам участвовать в авиасалоне в Индии (он проходил в г. Бангалор, на аэродроме со смешным названием для русского уха Йелоханка). Решили представить «живой самолет», что и было сделано. За штурвалом находился летчик нашего авиаотряда Геннадий Почивалов. Был проложен маршрут Новосибирск – Саратов – Ростов – Анкара (Турция) – Дамаск (Сирия) – Кувейт (Арабские Эмираты) – Карачи (Пакистан) – Дели (Индия) – Бангалор. Во время показательных полетов за штурвалом Ан-38 находился заводской летчик-испытатель Евгений Рудакас. За четыре дня выставки было проведено три показательных полета. Самолет получил хорошую оценку в местной прессе.

После выставки мы смогли познакомиться с Индией, невероятным контрастом ее технического развития (музей авиации в Дели) и ужасающей (другого слова нет) антисанитарией. В городе Мумбай – это бывший Бомбей – все нечистоты многомиллионного города сбрасываются в море. Когда мы решили искупаться и подошли к берегу, нас встретили плакаты «Море заражено». Едем по городу по современной автостраде с разделительным бордюром правой и левой полосы. И вот на этом бордюре шириной 50-60 см лежат люди: голова – ноги. Все это под жарким солнцем и в клубах выхлопных газов. Спрашиваю у сопровождающего: «А что это?» Оказывается, это спят бездомные, которые ночью ходят, чтобы не замерзнуть (ночи очень холодные), а днем спят под теплым солнцем.

Были и смешные эпизоды. Представьте, идет индус по тротуару в черном костюме, галстук, но... босиком. И никто на это не обращает внимание. А когда я в ресторане попросил что-нибудь экзотического, мне подали очень вкусное мясное блюдо типа гуляша, естественно, обжигающе острого. На мой вопрос, что это за блюдо, мне ответили, что лучше мне этого не знать. Наелся то ли мышей, то ли чего-то подобного! Но все обошлось для моего желудка благополучно, своевременно продезинфицированного виски (немного).

Несмотря на усилия представителей «Авиаэкспорта» и, конечно, наши, «зацепиться» за рынок в Индии нам не



США. Большой каньон

АН-38 – ПРОДУКТ КОНВЕРСИИ



США. В компании Honeywell

АН-38 – ПРОДУКТ КОНВЕРСИИ



А. И. Ефремов и Д. Джонсон подписывают договор о сотрудничестве, 1995 г.



Презентация Ан-38. Индия, 2005 г. Крайний справа – А. Мамур

удалось. Борьба за авиационные рынки очень сложна и далеко не всегда приносит положительные результаты. Это надо было понимать и принимать.

И вот в 2003 году мы получаем приглашение от малазийской авиакомпании на полеты в этой стране. Опять за штурвалом летчик Г. И. Почивалов. Самолет идет по маршруту Новосибирск – Ангарск – Чита – Хабаровск – Ниигата и Наха (Япония) – Филиппины – Кота – Кинабалу (остров Калимантан). Я специально подробно показываю маршрут полета, чтобы читатель представил маленький легкий самолет с трассой над морями и океанами общей протяженностью около 10 000 километров и ту организационную работу, которую надо было провести для этого полета. Нужно было согласовать маршрут с авиационными властями всех стран с учетом заправки и отдыха экипажа (гостиницы, питание и прочее).

И вот мы в Кота-Кинабалу. Самолет успешно летал по внутренним линиям, мы слетали даже в Индонезию. За штурвалом был летчик Алексей Николенко, буквально влюбленный в Ан-38. Кстати, он и в будущем связал свою летную судьбу с этой машиной.

Была подготовлена сертификация Ан-38 по авиационным правилам Малайзии, и их представители вместе с нами выезжали в компанию-разработчик АНТК им. Антонова в Киеве. Бюрократическая машина крутится достаточно медленно, а нам хотелось «давай, давай, быстрее». И, возможно, это была наша ошибка. В это время мы получили соответствующее предложение от авиационных властей Вьетнама и решили начать работу с ними. Нам казалось, в этой стране у нас были более четкие перспективы. Приглашение пришло от генерального директора Vietnam Airlines господина Хиен. Переговоры вел Евгений Елгаев – заместитель директора завода по экономике. Он неплохо владел английским (не в пример мне), и дела поначалу шли успешно.

Была договоренность с дочерней компанией «ВАСКО» об эксплуатации нашего самолета с его последующей покупкой. У нас во Вьетнаме был серьезный конкурент – франко-итальянский самолет АТR-72. Вьетнамцы, очевидно, колебались в выборе машины. А тут пошли жалобы от пассажиров на более низкий уровень комфорта в Ан-38, высокую температуру в салоне (в отличие от АТR-72 в нашей машине не было кондиционера). Потом произошел крайне неприятный случай, когда местных бизнесменов вывезли на один из островов Малайского архипелага, а на самолете отказал генератор, и пришлось пассажиров эвакуировать вертолетами. В общем, обстановка складывалась не в нашу пользу.

Ан-38 – ПРОДУКТ КОНВЕРСИИ

Конечно, поджимало и время, и отсутствие второго самолета на случай подмены, большие расстояния от завода – поставка любой запасной части выростала в проблему. Одним словом, когда в это время поступил запрос-приглашение от руководителя монгольской туристической фирмы господина Лхагвы, который обрисовал острую необходимость такого самолета для развития туризма в Монголии, мы приглашение приняли.

Дороги в этой стране оставляют желать лучшего, а в Монголии есть очень красивые места. Самолет с потребной короткой ВПП и возможностью посадки на грунт действительно был необходим. В общем, монголы нас переманили. Естественно, имея большое количество самолетов при заинтересованности авиационных властей России (а это было начало 2000-х годов – «расцвет распада»), можно было решить вопрос и с Малайзией, и со Вьетнамом, но...

И вот мы в Монголии. Подогнали еще один самолет, приехала бригада гарантийщиков, да и до Улан-Уде рукой подать, все в порядке. Мы пригласили монгольских специалистов к нам на завод для изучения конструкции и технологии обслуживания самолетов. Летели интенсивно, летчиками были Алексей Николенко и пилот авиакомпании «Восток» В. Гавриков. Конечно, случались и отказы, которые устраняли достаточно быстро, – все-таки Россия рядом. Из серьезных отказов был только один – трещина сварного шва масляного бака двигателя. Надо отдать должное американцам – они заменили бак на кондиционный в считанные дни.

В Монголии у нас был серьезный конкурент – нидерландский самолет Fokker 50. Он имел ряд существенных преимуществ: комфортный герметичный салон, убирающееся шасси и, как следствие, более высокая скорость и высотность. Но Ан-38 был более прост в обслуживании, а значит, более экономичный.

К сожалению, в ноябре 2005 года произошел случай, который серьезно подмочил репутацию самолета. На взлете (а рейс был с 26 пассажирами с детьми) слетело переднее колесо. Самолет долго кружил над аэродромом, вырабатывая топливо, и только мастерство А. Николенко и его напарника В. Гаврикова позволило посадить Ан-38 на основные шасси без переднего колеса. В конце пробега самолет просто «клюнул» носом и остановился. Никто не пострадал. С причиной схода колеса быстро разобрались. Дефект квалифицировали как конструктивный.

Самолеты (их было два) продолжали эксплуатироваться, на них были оформлены сертификаты эксплуатанта компании Hangard Airlines. В марте



На Великой Китайской стене, 1996 г.



У напарника Хэ Ши Миня, Вьетнам, 2005 г.

АН-38 – ПРОДУКТ КОНВЕРСИИ



Авиакомпания «ВАСКО», Вьетнам.



*С заместителем руководителя компании
Hangard Airlines, Монголия, 2006 г.*

2006 года был показательный полет с участием монгольского космонавта Гуррагча, министра юстиции Монголии, министра транспорта и десятков корреспондентов. В ходе полета заглох правый двигатель, и самолет совершил вынужденную посадку с одним двигателем (хотя такой вариант был предусмотрен в инструкции по эксплуатации). В прессе подняли шум, и Министерство транспорта приняло жесткое решение отозвать сертификат эксплуатанта у компании Hangard Airlines.

Хочу отметить, что сертификат типа в Министерстве транспорта Монголии остался. Самолеты вернулись на Родину. Года через два монгольская сторона снова сделала заявку на Ан-38 (он, действительно, себя отлично показал в условиях Монголии: и запыленность, и перепады температур от +45 до -45), но было уже поздно. Производство было прекращено, и тема закрыта. Ан-38 занял свое место на центральной аллее, где выставлены самолеты, которые производились на заводе. Так была перевернута последняя страница истории Ан-38 на нашем предприятии.

Летная работа А. Т. Николенко, для которого Ан-38 стал судьбой, продолжается. С 2011 он летает в компании «Алроса» в Якутии, где эксплуатируются оба самолета с годовым налетом по 900 часов каждый. А это очень уважаемая цифра! Сегодня Алексей Трофимович не только летает, но и передает свой богатейший опыт молодым пилотам компании.

В настоящее время ведутся переговоры с компанией «Восток», которая работает на вертолетах, о выкупе трех Ан-38 для компании «Алроса». Самолеты доказали в Якутии свою эффективность. Есть планы возобновить производство этих машин на другом предприятии, и, кто знает, может быть, мы снова увидим в небе этот самолет, такой нужный для местных воздушных линий.

АН-38 – ПРОДУКТ КОНВЕРСИИ



Анадырь, 1996 г.



Секст. Авиасалон, 1994 г.



Встреча в Кота-Кинабалу, о. Калимантан, Малайзия, 2005 г.



«Я видел на Пикадилли»



Рыбалка в дальневосточной тайге, 2000 г.



Глава

7

Су-34 ФРОНТОВОЙ
БОМБАРДИРОВЩИК



Су-34 – ФРОНТОВОЙ БОМБАРДИРОВЩИК

Сейчас даже трудно себе представить, как в начале 90-х годов при тотальной разрухе промышленности страны усилиями заводчан был создан и облетан первый самолет Су-34. Это была настоящая победа коллектива завода, во главе которого встали Н. И. Бобрицкий и его первый заместитель А. П. Бобрышев. С заводского аэродрома 18 декабря 1993 года самолет подняли в воздух летчик-испытатель Евгений Ревунов и штурман-испытатель Евгений Донченко. Это было только начало трудного пути. Н. И. Бобрицкий – на заводе, а А.П. Бобрышев со своим помощником И. Н. Олейником в Москве буквально сражались за признание Су-34 и его перспективы. Их активно поддерживал Владимир Сергеевич Михайлов – в те годы главнокомандующий ВВС страны.

О том, как тяжело давался каждый шаг в производстве этого самолета, говорит тот факт, что за 1993 год было произведено всего две машины, в том числе одна для статических испытаний, а следующий, летный экземпляр подняли в воздух лишь в 1995 году. В последующие 1996-1997 годы и в 2000-2008 годы изготавливалось по одному самолету, и все-таки удалось удержать завод от распада, сохранить ядро трудового коллектива.

Эта работа проходила на фоне непрекращающейся борьбы за судьбу самого самолета. В августе 2008 года начались боевые действия между Грузией с одной стороны и республиками Южной Осетии и Абхазией с другой. Истоки этого конфликта лежат в событиях конца 1980-х годов. Тогда грузинские националисты активизировались в движении за свою независимость от союзного центра (при одновременном отказе малым народам Грузии в праве на автономию). Руководители страны, прежде всего З. Гамсахурдия, на фоне слабости центрального руководства СССР, предпринимали радикальные действия для независимости Грузии.

Политическая борьба быстро перешла в вооруженные столкновения. В эти годы правительство Грузии начало проводить масштабную военную реформу в соответствии со стандартами НАТО с помощью американских военных инструкторов. Во время президентства Михаила Саакашвили военный бюджет Грузии увеличился более чем в 30 раз. В число поставщиков оружия в Грузию были Великобритания, Греция, Литва, Латвия, Эстония, США, Турция, Украина и Германия. В 2008 году Россия поддержала Южную Осетию и Абхазию наземными силами и авиацией. В первые дни конфликта авиация России потеряла (по разным источникам) шесть



Авиасалон МАКС, Жуковский



*Р. Т. Мартырозов, А. А. Каламшиков, В. Л. Скворцов. Ахтуба,
в семье А. А. Каламшикова, 2000 г.*

Су-34 – ФРОНТОВОЙ БОМБАРДИРОВЩИК

штурмовиков Су-25, два Су-24 и один Ту-22М. В какой-то мере этому способствовало то обстоятельство, что система ПВО Грузии была советского производства и не могла быть нейтрализована нашими самолетами.

Тогда было принято решение направить в зону конфликта один Су-34, находящийся в опытной эксплуатации в летном центре г. Липецка. Он обладал мощной и современной системой радиоэлектронной борьбы. В результате система ПВО Грузии была подавлена, нанесены бомбовые удары по Тбилисскому авиазаводу и аэродрому, и операция «принуждения Грузии к миру» была закончена. Самолет Су-34 показал свои боевые возможности, и споры о целесообразности его производства закончились: в 2010 году был заключен контракт на серийную поставку самолетов до 2013 года.

За эти годы в руководстве завода произошли большие изменения. В 2006 году был приглашен на работу в ВПК директор завода А. П. Бобрышев. Заводчане тепло попрощались с ним, и было принято решение присвоить Александру Петровичу звание «Почетный чкаловец». Заслуги его в деле сохранения завода просто невозможно оценить в полной мере. Исключительную помощь А. П. Бобрышеву в его работе в московских коридорах власти оказал Игорь Николаевич Олейник, который был вхож в кабинеты высших чиновников благодаря своей коммуникабельности. Александра Петровича сменил Федор Анатольевич Жданов – сильный производственник, который всю свою жизнь проработал на производстве и в техническом отделе. В 2007 году завод возглавил Андрей Владимирович Калиновский. Он не был авиастроителем, но был настоящим организатором-менеджером. Сегодня это слово стало почти ругательным, но Калиновский был в самом высоком смысле руководителем процессами. При нем началась активная модернизация производства, закупалось высокопроизводительное станочное оборудование, разрабатывались новые технологические процессы.



Главкомандующий ВВС В. С. Михайлов в цехе 9



Встреча со специалистами в Липецком центре боевого применения, 2015 г.

Су-34 – ФРОНТОВОЙ БОМБАРДИРОВЩИК



*Ветераны со стажем 50 лет на встрече с директором
С. А. Смирновым, 2017 г.*



День Победы, гостиница ветеранов, 2016 г.

Не только производство!

Но не только производством жил завод. Социальная политика руководства завода строилась на трех китах: сделать завод привлекательным для молодежи, создать максимально комфортную атмосферу для работников предприятия и построить работу с ветеранами под девизом «Никто не забыт и ничто не забыто».

Активизировался Совет молодежи и особенно ярко Совет ветеранов, работа которого в настоящее время высоко оценивается не только заводчанами, но и районным, городским и областным руководством.

Администрация завода уделяла большое внимание созданию на предприятии какой-то своей, чкаловской атмосферы. В 2013 году завод возглавил Сергей Александрович Смирнов, до этого работавший главным инженером Ржевского авиаремонтного завода. Настоящий технар, отлично знающий Су-24. С ним было легко работать как со специалистом высокого класса. И вот в 2014 году он предложил мне подумать о постройке на территории завода часовни. Это было интересное предложение.

Я знаю, что рядом с заводами есть церкви – в Иркутске, Комсомольске-на-Амуре, а вот на промплощадке – такого не было.

Мы решили, что строительство будет вестись только на добровольные



С директором завода С. А. Смирновым, 9 мая 2015 года

Су-34 – ФРОНТОВОЙ БОМБАРДИРОВЩИК

пожертвования работников завода и предприятий-смежников. Сказано – сделано! Изготовили большие кубы из оргстекла, поставили их на проходных и дали объявление в заводской газете. За три месяца была собрана необходимая сумма, и мы обратились к компании, которая специализировалась на проектировании подобных сооружений.

При выборе места для часовни мы решили соблюсти все религиозные правила: получить разрешение на строительство часовни от митрополита Новосибирского и Бердского Тихона. Пригласили его на завод, показали проект, предполагаемое место постройки и получили одобрение. В дальнейшем мы неоднократно встречались с владыкой Тихоном в его епархиальном управлении, где он с большим удовольствием и гордостью говорил о своем рабочем прошлом – он трудился фрезеровщиком на заводе в Нижнем Новгороде.

При более близком знакомстве он оказался очень интересным человеком. В одну из наших встреч я не смог удержаться от вопроса, на который у меня нет ответа до сих пор. Я спросил: «А как Вы можете объяснить, что в 1918-1919 годах в России, где, как говорилось, без Бога не до порога, где религия столетиями впитывалась с молоком матери, началось активное богоборчество – разрушались церкви, сносились кресты и сжигались иконы?» К сожалению, он не дал мне конкретного ответа, сказав: «Такие были времена».

Постройка часовни шла непросто. Подрядчик залил фундамент из некачественного бетона, который после первой зимы стал разрушаться. Его пришлось укреплять. Да и первая бригада после полугода работы «загуляла», и мы вынуждены были искать другую. Через два месяца история повторилась и со второй бригадой – пришлось и с ней расстаться. Сложность ситуации заключалась в том, что необходимо было подобрать строителей, имеющих опыт подобных сооружений – ведь подробных строительных чертежей просто не было. Практически мы потеряли целый



Часовня

Су-34 – ФРОНТОВОЙ БОМБАРДИРОВЩИК

год. И только третья бригада довела дело до конца, достроила стены и водрузили купол, который изготавливали на специализированном предприятии. После постройки мы пригласили на освящение часовни митрополита Тихона, он прибыл к нам с целой делегацией священнослужителей. Часовня была освящена по всем церковным канонам.

Надо сказать, что она очень хорошо смотрится – вокруг зеленая ухоженная зона. Раз в неделю там проходит служба со священником нашего прихода, а в большие церковные праздники часовня не вмещает всех желающих заводчан.

Я всегда с большим удовольствием показываю гостям завода нашу часовню и горжусь тем, что частичка и моего труда заложена в ней.

В 2015 году у меня была очень интересная встреча. Звонок из мэрии – мне предложено слетать в Москву на 95-летие Егора Кузьмича Лигачева, бывшего члена Политбюро ЦК КПСС, который в годы войны работал на нашем заводе. Я познакомился с ним на городских мероприятиях.

В Москве меня встречал его сын, очень скромный человек. Потом я узнал, что он физик-ядерщик, доктор физико-математических наук. Мы приехали в Центральную клиническую больницу, где Егор Кузьмич лежал из-за проблем с легкими (эти проблемы и стали причиной его смерти).

Лежал он в одноместной, очень простой палате, радушно встретил нас и сказал, глядя на меня: «А вы ведь работали вместе с А. П. Бобрышевым». Я был просто поражен – Егор Кузьмич был членом Политбюро ЦК КПСС, то есть занимал высшие посты в советском руководстве в тяжелейшие годы распада СССР. Перед ним проходили тысячи людей, а он в свои 95 лет вспомнил какую-то ничего не значащую встречу – надо иметь феноменальную память, чтобы ее запомнить!

Мы говорили о заводе, о городе, о наших проблемах. В память о нашей встрече я подарил ему макет самолета Су-34, и он расспросил меня о его характеристиках. Естественно, в ходе нашей беседы, а она длилась не меньше часа, я не мог не задать вопрос об антиалкогольной компании в 1985 году.



Освящение часовни 2 августа 2016 г.



Встреча с Е. К. Лигачевым

Су-34 – ФРОНТОВОЙ БОМБАРДИРОВЩИК



Су-34 – ФРОНТОВОЙ БОМБАРДИРОВЩИК

Егор Кузьмич ответил, что этот вопрос в известной мере носит для него личностный характер.

Предыстория такова. В начале 80-х годов в ЦК и Правительство усилился поток писем о возможной деградации генофонда нации в связи с увеличением роста употребления алкоголя. В 1984 году Политбюро ЦК КПСС образовало комиссию по разработке мер по преодолению пьянства и алкоголизма. «Хочу повторить, что решение объявить войну пьянству было коллективным, формально я даже не принимал участия в разработке постановления. Но прозрение пришло быстро: такая борьба – дело долговременное и постепенное. Я не намерен посыпать голову пеплом. Речь идет о сбережении здоровья народа – это святая цель». Я взял в кавычки этот текст, который взят из книги Е. К. Лигачева «Борис был не прав», которую Егор Кузьмич подарил мне с дарственной надписью: «... пожеланий крепкого здоровья и активной жизни во имя Родины, на благо трудового народа. Жму руку. Лигачев. 05.05.2015 г.». Судьба так распорядилась, что, когда я писал эти строки, пришло сообщение, что Е. К. Лигачев умер на 101 году жизни. Вечная ему память!

Эксплуатация Су-34 началась в Липецком центре боевого применения, который тогда возглавлял замечательный человек и летчик, депутат Городского Совета, генерал Александр Николаевич Харчевский.

Учитывая важность начала эксплуатации в Липецке, мы приняли решение скомплектовать бригаду по обслуживанию самолетов из специалистов воинской части. Для этого мы со старшим военпредом завода Владимиром Петровичем Ташкиным полетели в Липецк, провели переговоры с командированием и остановились на кандидатуре Михаила Александровича Лупорева, который по возрасту уходил в отставку. Наш выбор оказался удачным. Грамотный специалист, он спокойно решал все возникающие вопросы, подобрал себе в бригаду несколько офицеров-отставников, и завод практически не имел проблем с эксплуатацией Су-34 в Липецке.

Конечно, большое значение имели наши хорошие отношения с А. Н. Харчевским, который даже прилетал к нам на заводской праздник и демонстрировал фигуры высшего пилотажа. Я много общался с летчиками разных частей, они всегда вызывали у меня глубочайшее уважение.

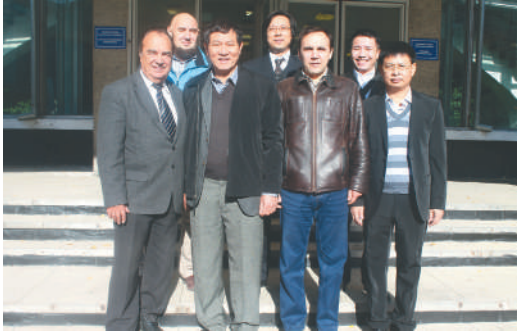
Летная работа – это тяжелый и опасный труд. Как-то пришел на «вышку» руководителя полетов, и мне предложили посмотреть учебный бой двух пар самолетов МиГ. Летчики – молодые крепкие парни – заняли свои места в кабинах и на взлет. Сам бой меня не очень впечатлил: заходят в хвост, пикируют сверху. В кино воздушный бой смотрится более динамично и эффектно.

Прошло около получаса, самолеты сели на ВПП. Я подошел к ним и видел, как летчики выходят из кабин. Когда я на них посмотрел, то воочию убедился, что это за нагрузка на человека – спины их плотных летных комбинезонов были насквозь мокрыми от пота. А ведь это тренированные люди!

Или взять хотя бы один случай в Липецке. По решению главного конструктора Су-34 Романа Гургеновича Мартиросова на крыло самолета был подвешен контейнер со спецаппаратурой. Испытывал его в полете А. Н. Харчевский. Вот он выходит из кабины и говорит мне, что на определенном режиме очень сильная тряска, как он сказал, «буквально выбрасывает из кресла». Рядом с ним в этом испытательном полете летал другой самолет, который вел фотосъемку. Когда я просматривал материалы съемки, меня пробрал мороз по коже – крылья самолета просто «махали». Я говорю после просмотра: «Александр Николаевич, почему вы не прервали полет, чтобы спокойно разобраться на земле с причинами болтанки и режимом полета?» Он ответил: «Так надо же было понять опасные режимы, чтобы другие летчики это знали и уточнить руководство по летной эксплуатации». Разве это не героизм, основанный на чувстве колоссальной ответственности за жизнь молодых летчиков, помноженный на опыт летной работы?!

Су-34 – ФРОНТОВОЙ БОМБАРДИРОВЩИК





...2021 год – год юбилея завода. И вот я снова подхожу к заводской проходной, где меня встречает И-16 – наш первенец, иду по центральной аллее с рядом самолетов – Су-34, Су-24, Су-15, Су-9, Як-28, Ан-38, прохожу мимо мемориала чкаловцам, павшим в годы Отечественной войны, мимо Аллеи памяти, где на меня с фотографии смотрит мой отец.

Перед глазами проходят мои друзья-чкаловцы, многих из которых сегодня уже нет, проходят города, воинские части и страны. Я мысленно перебираю их, как камешки на ладони. Время собирать камни.

Сергей Анатольевич Бучнев:

Что можно сказать о Валерии Леонидовиче?! Например, если набрать в поисковике Google «Скворцов Валерий», первое, что выпадает после его фотографий, будет фильм протяженностью в час с небольшим «Скворцов Валерий Леонидович. Личность в истории Новосибирска...». Рекомендую выбрать время и посмотреть, как в этот час укладывается жизнь протяженностью в 80 лет. А если по-простому, скажу, что то, как Валерий Леонидович вместе с супругой могут сподвигнуть компанию, в которой находятся, на исполнение песен, неразрывно связанных с историей нашей страны, например, «Не расстанусь с комсомолом», говорит лишь о том, что данная супружеская пара молода душой. Так держатся!

**Людмила Андреевна Михалева:**

С Валерием Леонидовичем, я впервые близко познакомилась примерно 40 лет назад. Мы в то время проживали в квартире коридорного типа на шесть семей. Общая численность проживающих была в количестве 22 человек. Валерий Леонидович пришел посмотреть будущее место проживания своего сотрудника. Мне довелось быть его гидом по этой квартире. Помните, как в песне у Высоцкого? Конечно, они тогда нашли другую жилплощадь.

Более близко мы начали работать с ним, когда я возглавила заводской Совет ветеранов. Я искренне считаю Валерия Леонидовича своим старшим другом, наставником.

Владимир Иванович Манохин:

Валерия Леонидовича я знаю много лет. В нашей заводской жизни был один случай. Производим погрузку нашего самолета в Ан-124. В данном процессе задействовано большое количество людей, техники. На взлетной полосе мороз, пронизывающий ветер. Валерию Леонидовичу необходимо было проверить правильность выполнения работ по размещению груза. При выходе из «Руслана» ветер и гололед сделали свое дело – Валерий Леонидович оказался лежащим на рампе с переломом ноги. При оказании помощи был его ответ: «Главное – закончена погрузка и самолет взлетает в назначенное время. А остальное – ерунда!»

Валерий Леонидович всегда готов прийти на помощь и по возможности решить проблемы людей. Я порой удивлялся и спрашивал: «Как тебе это удастся?» Он улыбался и говорил: «В этой жизни правят еще и человеческие отношения». Вот такой наш Валерий Леонидович!

Николай Борисович Ковалев:

С В.Л. Скворцовым моя встреча состоялась в самом начале моей работы на Новосибирском авиационном заводе имени В.П. Чкалова в 2013 году, хотя заочно с этим удивительным человеком я был знаком с детства. В 70-х годах, в период постановки самолетов Су-24 на вооружение, мой отец Б.Н. Ковалев служил в рядах Советской Армии, в бомбардировочном авиационном полку в г. Черняховске инженером полка. Так, в период отработок самолетов, в 1974–1976 годах, мой отец познакомился с Валерием Леонидовичем, в ходе второго комплекса доработок, переданных в полк самолетов (Су-24). Работы совместной было много, о чем иногда в воспоминаниях и рассказывал мне мой отец.

В августе 2013 года я зашел в кабинет к Валерию Леонидовичу, чтобы передать привет от моего отца, вдумайтесь – прошло почти 40 лет. Валерий Леонидович очень был удивлен, рад моему рассказу и растроган. Во время знакомства я был шокирован увиденной картой мира, которая висела в кабинете Валерия Леонидовича и была усеяна булавками и связями между ними, выполненными нитями. Это были места, где Валерий Леонидович побывал. Южная Америка, страны Африки, Ближний Восток – сотни точек... Удивительно!

Памятна мне и совместная командировка в г. Омск, там я был поражен количеству и уровню круга знакомств Валерия Леонидовича. Уникальный человек из уникальной эпохи!

Яков Моисеевич Вайнбранд:

Вопросы, касающиеся бухгалтерского учета, отчетности на заводе решались совместно с главным бухгалтером и руководителем старших подразделений бухгалтеров. Подразделения, где работал Валерий Леонидович, находились в разных точках мира, и решения этих вопросов проходили в индивидуальном порядке. Разрозненность подразделений, разные временные пояса, длительное время пересылки документов накладывали свой отпечаток на взаимоотношения и требовали постоянного контроля и бдительности. Иногда блок, необходимый для замены, уже прошел свой путь от точки базирования для ремонта на заводе и обратно, а документы бухгалтерские еще не пришли. Но Валерий Леонидович все всегда держал на контроле, а документы, пусть и с опозданием, ложились на мой стол, все было отражено в бухгалтерской отчетности в установленные на заводе сроки. Бухгалтерский баланс завода всегда сдавался вовремя.

Виктор Леонидович Райм:

В конце 2013 года очень остро стоял вопрос с получением качественной спецодежды для работников завода. Валерий Леонидович выслушал меня и посоветовал, чтобы о проблемах работников директор услышал из первых уст. Так родился график коллективных встреч главных специалистов и дирекции с коллективами подразделений (вопрос – ответ, глаза в глаза). В ходе этой работы были услышаны очень многие вопросы, пожелания и жалобы людей, определены приоритеты и найдены решения проблем.

Накануне заводских праздников под началом Валерия Леонидовича собирались все представители общественных организаций и администрации завода: профком, Женсовет, Совет ветеранов – и все они работали на одну идею, чтобы не стыдно было показать людям. И всегда получалось задуманное.

Сергей Александрович Смирнов:

Наше знакомство с Валерием Леонидовичем Скворцовым состоялось в начале 2004 года в ходе реализации программы модернизации самолетов Су-24М.

Работа с Валерием Леонидовичем продолжалась в период моей трудовой деятельности на 514-м авиаремонтном заводе, НАЗ им. В. П. Чкалова, в Компании «Сухой» при выполнении совместных проектов различных заказчиков.

Являясь уроженцем Новосибирска, окончившим школу № 10 и Новосибирский электротехнический институт, Валерий Леонидович поддерживал и укреплял связь завода с региональными и местными властями, общественными организациями, оказывал всестороннее содействие Межрегиональной ассоциации руководителей предприятий города. Кроме того, Валерий Леонидович всегда уделял большое внимание развитию промышленности и науки Новосибирской области.

По инициативе Валерия Леонидовича была организована подготовка профессиональных кадров в интересах «НАЗ им. В. П. Чкалова» на базе Новосибирского государственного технического университета, Новосибирского авиационного технического колледжа им. Б. С. Галуцака и авиастроительного лицея. Особого внимания заслуживает работа Валерия Леонидовича с институтами Академгородка, СибНИА им. С. А. Чаплыгина, НовосибНИАТ и др.

Существенный вклад Валерий Леонидович внес в организацию и проведение предвыборных кампаний федерального (избрание Президента Российской Федерации и депутатов Государственной Думы) и регионального (избрание губернатора Новосибирской области и мэра города Новосибирска) уровней.

Обладая 55-летним опытом работы в авиационной промышленности, Валерий Леонидович и по сей день продолжает делиться этим опытом и знаниями с молодым поколением специалистов и работников завода, участвует в работе Совета ветеранов и профсоюза НАЗ им. В. П. Чкалова, оказывает поддержку оздоровительному лагерю «Чкаловец» и Дому культуры им. В. П. Чкалова.

Понимая необходимость улучшения условий труда и повышения эффективности производства, Валерий Леонидович инициировал проведение с работниками завода периодических радиозэфиров, которые помогли решать насущные вопросы коллектива НАЗ им. В. П. Чкалова.

При непосредственном участии Валерия Леонидовича как координатора взаимодействия служб завода, Новосибирской епархии и организаций города Новосибирска была построена часовня имени покровителя воздухоплателей пророка Илии на территории НАЗ им. В. П. Чкалова.

Активное общение Валерия Леонидовича с работниками и ветеранами завода, органами власти и образовательными учреждениями не прекращается и по сей день.

От себя хочу выразить глубочайшее уважение Валерию Леонидовичу и благодарность за совместную работу в решении сложных и неоднозначных задач.

Скворцов В. Л.

Далекое – близкое. Автобиография. . – 80 с.
Тираж: 100 шт.

Валерий Леонидович Скворцов – Почетный чкаловец, Почетный авиастроитель, кавалер Почетного золотого знака «Достояние Сибири», проработавший на Новосибирском авиационном заводе имени В. П. Чкалова более 50 лет.

Вся жизнь Валерия Леонидовича связана с заводом: здесь работал его отец, а сам он пришел сюда, будучи еще студентом НЭТИ. Став свидетелем основных этапов развития предприятия, В. Л. Скворцов пронес через всю жизнь уважение к труду рабочих, любовь к самолетам и дружбу со многими чкаловцами. В своей книге Валерий Леонидович делится воспоминаниями о самых ярких событиях завода: от послевоенного времени до начала 20-х годов XXI века. В книге вы найдете рассказы о Су-24 и Су-34, о тех людях, чей труд сделал возможным полет этих грандиозных машин, о чкаловцах, которыми гордится завод.

Книга издана по заказу «Новосибирского авиационного завода имени В. П. Чкалова».

Редактор: Ксения Баурина.

Фотографии из личного архива автора и пресс-центра

Новосибирского авиационного завода имени В. П. Чкалова.

Охраняется Законом РФ об авторском праве. Воспроизведение всей книги или ее части запрещается без письменного разрешения издателя. Любые попытки нарушения Закона будут преследоваться в судебном порядке