

Ор84

3-56

А-381187



Василий Зенов

ВЫСОКИЙ ПОЛЕТ



Ваше письмо с большим удовольствием
прочел. В нем много интересного,
особенно то, что вы рассказываете
о своей работе и о жизни в семье.
Ваша жена и дети — это ваше
счастье и гордость.

От всей души желаю вам
здоровья, счастья и успехов
во всех ваших делах.

С искренним уважением
Ваш
Зинин

25.08.2020.

ор 84
3-56

ор 84

Василий Зенов

84(2=411.2)6-4
+ ор 657.630.581
+ ор 84.5

а-381184

ВЫСОКИЙ ПОЛЕТ



кф

Государственное бюджетное
учреждение культуры
«Оренбургская областная универсальная
научная библиотека им. Н.К. Крупской»
Оренбург

2012

ПРЕДИСЛОВИЕ

Второе издание повести «Высокий полет» переработано и дополнено по просьбе многочисленных читателей, которые после знакомства с первым изданием присылали письма с конкретными дополнительными сведениями из жизни и трудовой деятельности Леонида Алексеевича Гуськова, просили, чтобы я продолжил свою повесть с учетом их пожеланий. Конечно, все полученные материалы поместить в одной повести невозможно, да и вряд ли необходимо, поскольку некоторые факты повторялись, но большинство из них, на мой взгляд наиболее важные, я постарался учесть. Кроме того, дополнительно вошли в повесть еще три новые главы, охватывающие период деятельности трудового коллектива объединения «Стрела» с 1972 по 2010 год. Само собой разумеется, исчерпывающего освещения всех событий в деятельности объединения повесть не содержит, но я уверен, что в ближайшие годы появятся подобные труды других авторов, в которых найдут свое отражение недостающие факты.

Мне вспоминается время конца 90-х годов, когда я закончил работу над своей первой повестью «Гусачок» и получил от многих читателей самые лестные отзывы. В последних разделах «Гусачка» я частично коснулся своей работы в производственном объединении «Стрела». Проработав в объединении около сорока лет, я волею-неволей оказался свидетелем многих важных заводских событий. Но в повести осветил лишь два небольших эпизода, а потому само собой напрашивалось ее продолжение с чисто заводской тематикой. Кстати говоря, об этом тоже тогда просили многие читатели, но возникало сомнение: справлюсь ли с таким большим объемом работы, не имея достаточного литературного опыта? Мне казалось, что с этой задачей лучше справится специалист, профессиональный писатель.

Вкратце записав наиболее важные эпизоды из истории завода, я встретился с известным писателем, руководителем литературного объединения имени В. И. Даля Николаем Федоровичем Корсуновым и предложил ему написать такую повесть. Бегло прочитав страницы моих записей, он вскинул брови:

— Как, здесь, в нашем городе, был конструктор Королев?

— Конечно.

— Да ты что! Это же интереснейшая вещь. То, что Оренбург наведывал А. С. Пушкин, Л. Н. Толстой, всем известно. Что здесь учился первый космонавт Юрий Гагарин, знает весь мир, а что в Оренбург приезжал конструктор С. П. Королев, который построил для Гагарина космический корабль, что его первые боевые ракеты выпускал Оренбургский машзавод, об этом не знает никто. Я имею в виду не работников завода. Одно это обстоятельство захватит любого читателя. Садись и пиши.

— Я же не осилю, Николай Федорович, материал, видите, какой большой и серьезный.

— Осилишь, я уверен, что осилишь, пиши все как было, ничего не надо придумывать. Пиши так, как писал своего «Гусачка», и будет отлично. Ты всю жизнь проработал на заводе, знаешь производство, знаешь людей лучше, чем любой писатель, тебе и карты в руки. А я пишу новый роман, когда закончу, неизвестно, а сколько мне лет, ты знаешь, так что ни на кого не надейся, садись и пиши, используй каждую свободную минуту, надолго не прерывайся, иначе ничего не получится. Нельзя, чтобы такая огромная и важная работа, к тому же очень интересная, которой занимается машзавод, оставалась в тени, оставалась неизвестной. Наоборот, ее надо широко освещать, чтобы туда шли работать специалисты лучшие из лучших, чтобы наша оборона всегда была на высоте. А потом, это же все-таки престиж и достояние нашего города Оренбурга, чего уж там говорить... — Николай Федорович неожиданно усмехнулся, прищурился: — Сбросить бы мне годков эдак пяток-десяток, принялся бы за эту работу с огромным удовольствием, но увы...

Присутствующий при разговоре поэт Геннадий Федорович Хомутов заметил:

— Василий Захарович, зачем тебе нужна заводская история? Там же будет такой узкий круг читателей, только работники завода, подбери себе более подходящую тему, пошире, позначительней, где можно лучше раскрыть свои способности...

— Смотря как напишет, — возразил Николай Федорович. — Если толково напишет, то будет интересно читать не только работникам машзавода, сама по себе история очень интересная, я не знаю другого такого же интересного предприятия. А вообще-то говоря, издавна наш край был не только хлебородный, но и авиационный, теперь вот есть и ракетостроение. Это закономерно...

Несколько позже, когда рукопись повести была готова, прочитав ее, Николай Федорович остался доволен. А чтобы меньше было затруднений при издании, от имени писательской организации

выдал мне справку, в которой, в частности, отмечалось: «В 2001 году В. З. Зенов стал лауреатом областного литературного конкурса имени С. Т. Аксакова за повесть «Гусачок». В настоящее время он закончил работу над повестью «Высокий полет», которая представляет большой интерес для всех, кому дорого прошлое и настоящее Оренбуржья».

Я очень уважал Николая Федоровича как крупного писателя, руководителя литературного объединения им. В. И. Даля, секретаря правления Союза писателей РФ, как доброго человека. К нему можно было обращаться в любое время, он никогда не отказывал в полезном совете профессионала и просто в добром слове. В свое время он приглашал меня на презентацию своего романа «Высшая мера», а затем подарил этот роман в двух книгах. Николай Федорович был единственным писателем в Оренбурге, имевшим счастье дружить многие годы с замечательным классиком советской литературы Михаилом Александровичем Шолоховым, который часто в летние месяцы приезжал к нему на отдых в гости вместе со своей семьей на месяц-два в Уральск, где Николай Федорович проживал до перестройки. Михаил Александрович в свойственной ему ироничной манере иногда шутил: «Зимой я казак донской, а летом уральский». Дружба дружбой, а к творчеству Корсунова Михаил Александрович относился самым серьезным образом. По словам Николая Федоровича, первую рукопись романа «Высшая мера» он забраковал полностью и заставил переписать заново, только второй вариант одобрил с небольшими замечаниями.

Мне было очень жаль, что Николай Федорович отказался писать повесть или роман про наш завод, а потому решил попробовать сам. Как уже говорилось, история возникновения и развития объединения «Стрела» Николаю Федоровичу показалась интересной, а я с самого начала представлял ее не просто интересной, а захватывающей. Все события реальные: радости, успехи, трудности, беды, трагедии, и все это происходило в нашем трудовом коллективе, в составе которого мне посчастливилось работать десятки лет. Чего стоят, например, такие факты, что именно над аэродромом нашего завода 47 в двадцатых годах под Ленинградом летчик-испытатель и одновременно авиационный конструктор Петр Николаевич Нестеров впервые в мире «вычертил» в воздухе свою знаменитую «мертвую петлю». Не менее известный, тоже летчик-испытатель и авиационный конструктор Игорь Иванович Сикорский над тем же аэродромом испытывал тяжелые бомбардировщики. Завод посещали видные государственные деятели, известные специалисты,

такие как Г. К. Орджоникидзе, М. В. Хруничев, авиаконструктор А. С. Яковлев, легендарный летчик-испытатель Валерий Павлович Чкалов и другие.

В 1940 году был введен в эксплуатацию вновь построенный главный корпус, позволивший увеличить мощность завода в несколько раз. В этот период завод выпускал самолеты УТ-2, по два самолета в сутки. Перед трудовым коллективом открывались хорошие перспективы, но война 1941 года перечеркнула все труды, все достижения, все надежды. Эвакуация из Ленинграда, и снова пришлось все начинать с чистого листа, в чистом, ровном южноуральском поле на окраине города Чкалова. Несколько деревянных холодных построек ремонтных мастерских авиационного училища и всё. Ни воды, ни тепла, ни энергоносителей, ни одного квадратного метра жилой площади, а приехали с семьями 3608 человек. Невотвратно надвигалась холодная осень и снежная, морозная зима. В таких невероятно тяжелых условиях в первые два месяца завод выдал для фронта 110 самолетов, а всего за годы войны, находясь на оренбургской земле, завод отправил на фронт 1150 самолетов.

Заслуживает особого внимания вопрос эвакуации промышленных предприятий с запада страны на восток в 1941 году. По своим масштабам это была гигантская операция, не имеющая прецедентов в мировой практике. В условиях внезапного нападения противника, потери значительной части территории, реальной угрозы захвата столицы и уничтожения всей инфраструктуры, массовой неразберихи, переходящей нередко в настоящую панику, операция была спланирована и осуществлена настолько четко и слаженно, что в считанные месяцы сотни мелких и крупных предприятий, обособившись на новых местах, начали выпускать продукцию для фронта. Позднее известный авиационный конструктор Виктор Никифорович Бугайский, которому вместе с Леонидом Алексеевичем Гусковым пришлось перебазировать авиационный завод № 84 из Подмоскovie в Ташкент, вспоминал: «Создавалось впечатление, будто вся наша промышленность погрузилась в вагоны и на платформы и двинулась на восток...» К большому сожалению, эта операция, этот всенародный трудовой подвиг до сих пор не был подвергнут серьезному анализу, непредвзятому осмыслению со стороны наших историков и ученых...

Тяжелые испытания постигли экономику России спустя полвека, в перестроечное время, но в отличие от сороковых годов государственные предприятия, непонятно почему, по команде высшего руководства страны были лишены государственного управления

и государственной поддержки, были брошены на произвол судьбы, на жестокое самовывживание. Немногие из них остались на плаву.

Производственному объединению «Стрела», благодаря инициативе, умелым, продуманным и энергичным действиям руководства, удалось сохранить основные производственные мощности предприятия, трудовой коллектив и лучшие традиции заводчан, которые продолжают уже многие десятилетия. Это позволило, начиная с конца 90-х годов, обеспечить значительный и устойчивый рост объемов производства, постоянное расширение номенклатуры выпускаемой продукции.

В конце 2010 года, по словам генерального директора Александра Матвеевича Маркмана, объединение «Стрела» заключило самый крупный за все годы контракт с Республикой Индией на поставку ракет «БраМос», что обеспечит предприятие работой на ближайшие 5–10 лет. Резко возрастает доля гособоронзаказа, увеличивается объем работ и по авиационной тематике.

Возвращение к производству вертолетов, другой авиационной техники расширяет диапазон возможностей нашего предприятия, делает его более универсальным и более живучим в сегодняшнем тесном и беспокойном мире производителей.

Участие объединения в мировых форумах, таких как Международный авиационно-космический салон (МАКС) в Жуковском Московской области, Российская национальная выставка в Париже, — это признание заслуг нашего трудового коллектива, признание высокого производственного потенциала предприятия, выпускающего высококачественную, высокотехнологичную продукцию. Есть уверенность, что объединение «Стрела», как и сегодня, всегда будет занимать передовые позиции в своей отрасли. Вот о чем я хочу рассказать во втором издании повести «Высокий полет».

Я благодарю уважаемых заводчан, болеющих душой за судьбу нашего объединения: В. Н. Мотыженкова, Д. С. Басова, С. К. Беляшова, Г. Ш. Гарифулина, В. А. Кокорина, Н. Н. Ермакову, Ю. Г. Завершинского и других, которые помогали мне при работе над вторым изданием повести. Благодарю также редакторов и сотрудников заводской газеты «Машиностроитель» Э. Э. Баскакову, Л. Н. Земскову, А. И. Бобровского, В. С. Гамова за выразительные и содержательные публикации, которые позволили расширить сведения о положении дел в сфере производства и о текущих проблемах в трудовом коллективе объединения. Хотелось бы особо отметить большую помощь со стороны генерального директора объединения А. М. Маркмана, председателя профкома В. С. Михайлова

в подборке необходимых документов и фотографий на протяжении всего периода работы над книгой. Не могу не сказать также о бескорыстной материальной помощи депутата Законодательного собрания области В. Н. Киданова и генерального директора холдинга «Ликос» А. А. Куниловского, которые постоянно помогают в издании книг по истории развития ПО «Стрела» и проведении различных мероприятий по сохранению лучших традиций трудового коллектива.

Искренне желаю всем заводчанам хорошего здоровья, больших успехов и благополучия.

Автор

ГЛАВА ПЕРВАЯ

В 1940 году студент дирижаблестроительного института Виктор Викторович Венцель познакомился с Леонидом Алексеевичем Гуськовым на авиационном заводе 84 в Химках, что на окраине Москвы, где проходил производственную практику. Встреча была кратковременной, а затем их пути надолго разошлись. Только на четыре года Гуськов был старше Венцеля, но разница между ними в практике самолетостроения ощущалась внушительная. Это и понятно: Гуськов после окончания Московского авиационного института успел поработать конструктором на заводе 84 в Химках и в КБ Мясищева, побывал в течение года в командировке в США, где изучал производство тяжелых самолетов, а затем снова вернулся в Химки на завод 84, а Венцель был пока только студентом.

Вскоре он с отличием окончил институт и был направлен в опытно-конструкторское бюро Павла Осиповича Сухого в бригаду Алексея Яковлевича Щербакова в город Подлипки под Москвой. Некоторое время спустя конструкторская бригада Щербакова выделилась в отдельное самостоятельное конструкторское бюро и перебазировалась из Подлипок во Владыкино (тоже под Москвой), где интенсивно продолжала конструкторские и опытные работы на новом полигоне.

Щербаков, как талантливый и перспективный конструктор, имел много технических заданий от Военно-воздушных сил страны, однако в связи с началом войны все внимание было сосредоточено на двух темах: строительство транспортно-десантного самолета (ТДС-1) и высотно-скоростного истребителя (ИВС).

Напряженный труд конструкторов и работников опытного производства в тяжелых условиях военного времени принес свои плоды: в рекордно короткие сроки был изготовлен, испытан и рекомендован государственной комиссией к серийному производству самолет ТДС-1.

Это был несомненный успех КБ Щербакова. Неплохо шли работы и по ИВС-1, однако здесь трудностей оказалось куда больше.

Дело в том, что скорость проектируемого истребителя по техническому заданию должна была приближаться к скорости звука, а это означало замену поршневого двигателя на реактивный, и тем не менее проектные работы были завершены в назначенные сроки,

и можно было приступать к изготовлению опытного образца истребителя.

Наш Верховный главнокомандующий И. Сталин очень внимательно следил за новинками военной техники, естественно, реактивный истребитель не был исключением.

Где-то в середине сентября 1943 года, пригласив к себе наркома авиационной промышленности Алексея Ивановича Шахурина, он сказал:

— Наша разведка располагает подтвержденными данными, что в Германии фирмы «Юнкерс» и «Мессершмит» продолжают в ускоренном темпе испытания опытного образца реактивного самолета, а как у нас обстоят дела по этому вопросу после аварии с БИ-1? И какова все-таки основная причина нашей неудачи?

— Товарищ Сталин, ученые и конструкторы сходятся во мнении, что катастрофа произошла из-за волнового кризиса, — ответил Шахурин. — Когда скорость самолета приближается к звуковой, то он становится неуправляемым. Продувка модели реактивного истребителя в скоростной аэродинамической трубе подтвердила эту версию. Сейчас над созданием реактивного самолета работают конструкторские бюро Яковлева, Микояна и Лавочкина, но только в КБ Щербакова закончен проект такого самолета, можно приступать к изготовлению опытного образца...

Сталин резко поднял руку с дымящейся трубкой:

— А не слишком ли много конструкторских коллективов занимаются одной и той же проблемой? К чему такое многократное дублирование? Может, Щербакову следует сосредоточиться только на транспортно-десантном самолете, тем более что наша армия сейчас остро нуждается в средствах десантирования?

— Товарищ Сталин, Щербаков располагает чертежами реактивного двигателя английской фирмы «Роллс-ройс», этот двигатель более мощный, чем наши, именно под него он делает свой самолет, считаю, эту работу надо продолжить, потому что дело идет к концу.

— Вы еще раз хорошо продумайте этот вопрос, товарищ Шахурин, посоветуйтесь у себя в наркомате, а потом сообщите ваше решение. Я не тороплю — два дня, думаю, вам достаточно, — Сталин снова поднял свою трубку, давая понять, что разговор на эту тему закончен.

На следующий день Шахурин собрал у себя в наркомате расширенное совещание под своим председательством, где намеревался подробно обсудить проект нового реактивного истребителя конструктора Щербакова. Многие из присутствующих высказались

за продолжение опытно-конструкторских работ, особенно горячо поддерживали проект конструкторы А. Н. Туполев, С. В. Ильюшин и А. И. Микоян.

После их выступления взял слово заместитель наркома авиационной промышленности Александр Сергеевич Яковлев и совершенно неожиданно предложил прекратить все работы по реактивному истребителю на неопределенное время с тем, чтобы сосредоточить усилия на выпуске самолетов, прошедших испытания и внедренных в производство. Для Щербакова выступление заместителя наркома прозвучало как гром среди ясного неба, никак он не ожидал такого поворота событий: ведь последние два года его проект поддерживали и торопили тот же наркомат авиационной промышленности, Государственный Комитет Обороны и штаб ВВС страны, и вдруг такое...

Разволновавшись, он привел, пожалуй, не самые убедительные аргументы в защиту своего истребителя:

— Александр Сергеевич, — поднявшись с места, проговорил он. — Работники нашего бюро не щадили себя, чтобы как можно скорее закончить проект, и мы его закончили. Сроки, которые определил нам Государственный Комитет Обороны, не нарушаются, к концу года опытный образец самолета будет готов к испытаниям...

— Нет, мы не можем из-за вас снижать поставки фронту наших лучших истребителей с поршневыми двигателями, — вновь заявил Яковлев. — Наверняка вы хорошо знаете, товарищ Щербаков, что сейчас запрещены даже доработки серийных самолетов ради того, чтобы не сдерживать их производство, а тут вы хотите начать освоение машины совершенно новой конструкции. Чтобы добиться ее надежности, потребуется очень много времени, сил и средств, которые как воздух нужны сейчас фронту. Этого допускать нельзя. Если хотите, преступно поступать подобным образом...

Постепенно волнение охватило не только Щербакова, но и других авиационных конструкторов. Даже Лавочкин, человек высочайшей культуры и редкого самообладания, не выдержав, бросил реплику:

— Саша, не набрав нужной высоты, не пикируй на соседа — примета плохая. Понимаешь... добра не видно...

— Семен Алексеевич, я предлагаю решение в интересах фронта, а это превыше всего, — не сдавался Яковлев. — Свою точку зрения я буду отстаивать где угодно и сколько угодно, но не отступлю.

Нарком авиационной промышленности Шахурин оказался в трудном положении. «Опередил, успел убедить Верховного, много

Конец ознакомительного фрагмента

Уважаемый читатель!

Размещение полного текста данного произведения невозможно в связи с ограничениями по IV части ГК РФ.

Эту книгу Вы можете почитать в Оренбургской областной универсальной научной библиотеке им. Н.К. Крупской по адресу: г. Оренбург, ул. Советская, 20; тел. для справок: (3532) 77-92-66