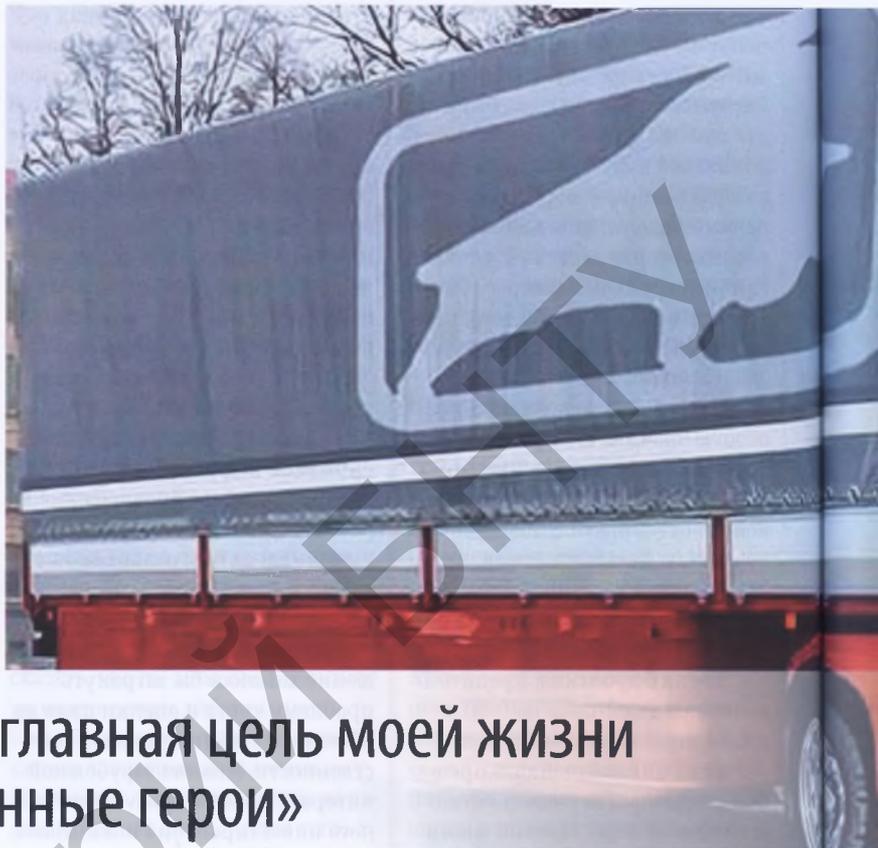


Михаил Высоцкий:

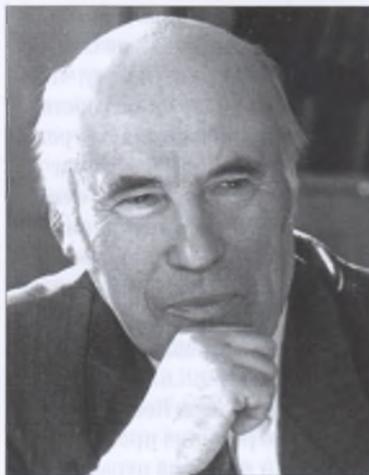
«Автомобили – главная цель моей жизни и ее первостепенные герои»



10 февраля 2013 г. отметил свое 85-летие патриарх белорусского автомобилестроения, Герой Беларуси, заместитель директора по научной работе в области автомобильной и карьерной техники, генеральный конструктор по автомобильной технике Республики Беларусь, академик НАН Беларуси Михаил Степанович ВЫСОЦКИЙ.

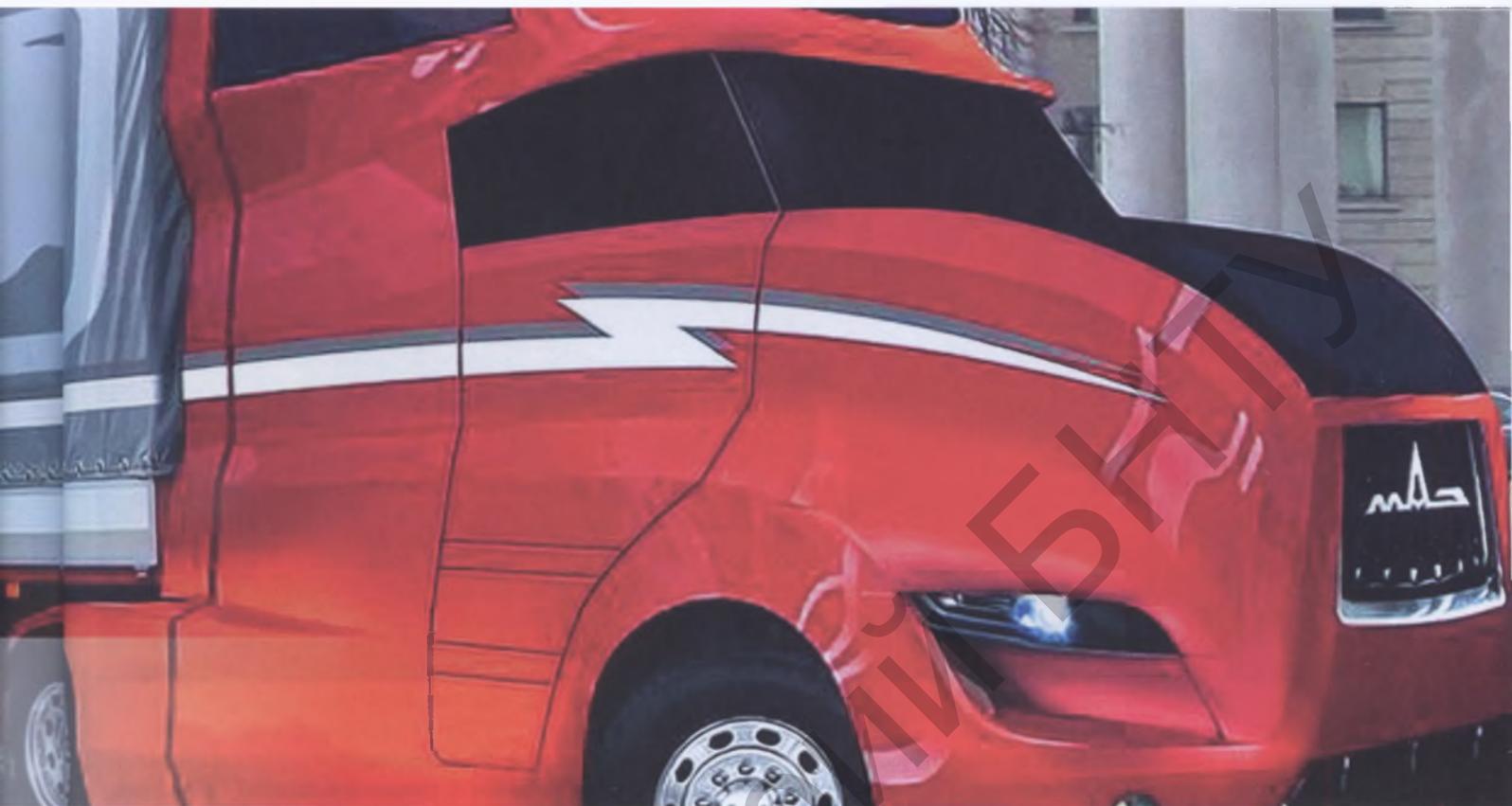
Свою трудовую биографию Михаил Степанович начал в 1946 г. на Минском автомобильном заводе рабочим, а после окончания в 1949 г. Минского автомеханического техникума – конструктором, одновременно обучаясь во Всесоюзном заочном машиностроительном институте в Москве.

Минскому автозаводу Михаил Степанович отдал 50 лет, из которых 35 лет работал главным конструктором, а с 1975 г. – главным кон-



структором – начальником управления главного конструктора производственного объединения «БелавтоМАЗ», в которое вошли все автомобильные заводы республики.

Многогранная и кипучая деятельность Высоцкого всегда была направлена на установление и укрепление связи науки с производством. Уже в 1974 г. по его инициативе был создан академический Отдел грузовых автомобилей (ОГрА) двойного подчинения: АН БССР и Минскому автозаводу. В 1975 г. сформировано учебно-научно-производственное объединение «МАЗ-БПИ», а в его рамках – кафедра Белорусского политехнического института (ныне БНТУ) «Большегрузные автомобили», бессменным руководителем которой является академик Высоцкий, а также создано



научно-производственное объединение «Автофизтех».

С именем Высоцкого связаны наиболее значительные достижения Минского автозавода: разработка принципиально новой компоновки большегрузных автомобилей «кабина над двигателем», создание концептуально-го модульного автопоезда МАЗ-2000 «Перестройка», получившего золотую медаль на Парижском Большом салоне автомобилестроения в 1988 г., выпуск шести поколений магистральных автопоездов. Он был одним из инициаторов организации на Минском автозаводе отечественного крупномасштабного производства автобусов. Под его руководством были выпущены их первые модели

Работая с 1992 по 1997 г. вице-президентом АН БССР, М.С. Высоцкий смог консолидировать усилия ученых и заводских специалистов

уже не только в интересах Минского автозавода и ПО «БелавтоМАЗ», но и всей авто-тракторостроительной отрасли республики, что позволило пережить острый экономический кризис в период распада СССР, обеспечить становление национального автомобиль- и автобусостроения.

С 1993 по 2001 г. Высоцкий – директор созданного по его инициативе Научного центра проблем механики машин НАН Беларуси, с 2001 г. – генеральный директор Научно-инженерного республиканского унитарного предприятия «Белавто-тракторостроение» НАН Беларуси, с мая 2006 г. по июнь 2012 г. – генеральный директор Государственного научного учреждения «Объединенный институт машиностроения Национальной академии наук Беларуси».

Он инициировал создание Республиканского ком-

пьютерного центра машиностроительного профиля для разработки, освоения и внедрения передовых технологий компьютерного проектирования и виртуальных испытаний автотракторной и сельскохозяйственной техники. Это послужило основой для выработки концепции и создания экспериментальных образцов многозвенных автопоездов, в том числе с электромеханической трансмиссией звеньев.

Проектом государственного масштаба стало строительство в Беларуси по инициативе и настойчивости академика Высоцкого Республиканского автомобильного полигона, позволяющего отечественным автомобилестроительным предприятиям осуществлять полный цикл проведения исследовательских и сертификационных испытаний.



Михаил (третий слева) с мамой Пелагеей Демьяновной и братьями Иваном и Василием, 1934 г.



Студенты Минского автомеханического техникума. М. Высоцкий – второй слева, 1948 г.

«Высоцкий, подобно зубру, богатырю родных лесов, и своим машинам с этим символом, всю жизнь прокладывает дорогу новому, передовому и прилагает колоссальные усилия для роста могущества белорусского машиностроения» – такую яркую характеристику дал Михаилу Степановичу лауреат Нобелевской премии Жорес Алферов.

– В какой-то степени я рад такому сравнению. Этот мощный и красивый зверь олицетворяет силы природы, является символом родной земли. Мне приятно осознавать, что вся порода Высоцких – «люди-зубры», сумевшие выжить при очень непростых жизненных обстоятельствах. К тому же мы все соответствуем фамилии, которую носим. Все в нашей семье были высокие – и мама, и отец, и я с братьями. Нас нельзя было отнести к богачам, но и бедной семье никогда не слыла. Чего в ней было много, так это, пожалуй, страданий, которые выпали на долю моих родителей, впрочем, и нашему поколению тоже досталось. Домашняя атмосфера была тяжелой: маме часто нездоровилось. И в первом классе я остался сиротой. Если бы я мог

знать, что так короток будет ее век... А впрочем, что мог сделать шестилетний мальчонка? Почаще цепляться за подол матери? Так что росли мы без материнской ласки, при двух мачехах. Судьба была сурова к отцу и к нам...

Босоное детство в местечке Семенево Слуцкого района началось быстро, едва оставив легкий след воспоминаний о школе, где учительствовал старший брат, о клене, который старился вместе с сельчанами, о неширокой речке Морочь, разделявшей деревню на две части; трудовых, каждодневных буднях отца и своих невеселых обязанностях по дому.

Моя избирательная память более бережно хранит встречи не с людьми, а с техникой. Первые в цепочке воспоминаний – роверы, поразившие меня, тринадцатилетнего мальчугана, своей формой, красотой и практичностью. Потом иностранные машины, сверкающие черным лаком, никелем, проезжавшие по Екатерининскому тракту, проходившему рядом с нашей деревней. И наконец, самый мощный центр притяжения – железная дорога со своей магией величия и волшебства. Она зачаровала так, что в своих мечтах я не видел себя

ником иным, как начальником станции в кителе и фуражке.

Мечта стать железнодорожником едва не осуществилась: подыскал железнодорожный техникум в Гомеле, экзамены сдал, поступил. Загвоздка вышла с братом Иваном, который не поддержал мое увлечение. Он как-то категорически отнесся к моему выбору и настоял: «Ты должен учиться серьезно!»

Много раз я мысленно возвращался к тому судьбоносному разговору. Иван, на тот момент студент Ленинградского горного института, как будто специально завернул домой, чтобы наставить меня на путь истинный.

Послевоенный Минск возродился к жизни, он не просто восстанавливался от разрухи – он создавался заново, прирастал заводскими корпусами, невиданным для страны и ее жителей автосборочным производством, решение о создании которого датировано 1944 г. Автогигант, ставший комсомольской стройкой, требовал рабочих рук. По на-



С главным конструктором МАЗа
Г.М. Кокиным, 1968 г.



стоянию брата, имея на руках путевку, собрал чемодан, нарядился в подаренные им гимнастерку, галифе и сапоги и в 1946 г. поехал возводить комсомольский объект. Однако простым рабочим быть не пришлось – объявление на стене приглашало в автотехнический техникум, я не заробел и попытал счастья. Меня тут же зачислили в студенты, определили в общежитие и открыли трудовую биографию, раз и навсегда приписав к автомобилестроению. Пришлось сначала учиться и работать, а потом работать и учиться.

Мне с детства знакомы слова «надо», «нельзя откладывать на завтра», «нельзя опаздывать», «дело прежде всего». Я приучался к умению распоряжаться собой, готовности к действию, и мне не чуждо чувство гордости за свои достижения.

Моя интуиция, а также конструкторский опыт, способность к анализу проделанной работы и допущенных ошибок помогали умело определять верное направление развития машиностроения и следовать ему.

Так было и с темой диплома. На ту пору я мало знал о Форде, о его конвейерной сборке машин.

Но у меня было свое видение, которое я изложил в проекте главного конвейера предприятия по производству грузовых автомобилей. Мы их выпускали по старинке, на стационарных подставках «козлах». В октябре 1947 г. на заводе были собраны первые пять автомобилей МАЗ-205, возвестивших о рождении белорусского автомобилестроения. Главный конвейер только строился. В 1949 г. отвез документы в Москву и поступил во Всесоюзный заочный машиностроительный институт, а вместе с этим встал за свой первый кульман. В этом же году завод впервые принял государственный план и сделал за год более тысячи автосамосвалов МАЗ-205. Конструкторская работа развила у меня столь необходимое пространственное мышление, умение за плоским чертежом видеть деталь, узлы, машину целиком, объемно. Самым компетентным советчиком и учителем был Георгий Михайлович Кокин – создатель дизельного бортового грузовика ЯАЗ-20, родоначальник первого поколения большегрузных автомобилей.

...Люблю жизнь за неожиданные повороты, за то, что она меня-

ет течение дел, за загадки, ответы на которые приходится искать, прилагая титанические усилия. Так было в 1956 г., когда мы получили задание подготовить особый низкорамный прицеп, ответственность за его исполнение лежала на мне. Как оказалось потом, прицепы понадобились для установки систем стартового обеспечения спутника Земли. В 1957 г. первый спутник Земли послал всему миру свой позывной – на колесах МАЗа и моего прицепа стартовала советская космонавтика.

Знаменателен 1961 г., когда я был назначен главным конструктором. Работу пришлось начинать с обустройства кабинета, в котором я обосновался на целых 35 лет. Ну и бремя ответственности, свалившееся в один миг. Моя первейшая задача была довести МАЗ-500 до серийного выпуска. Это потом, после удачи, которой предшествовала серия провалов, липкое клеймо неудачника, бесчисленное количество «похорон» автомобиля, его назовут грузовиком идеальной компоновки. Первые образцы машины нового поколения «500» с кабиной над двигателем были собраны в 1958 г., но лишь в 1965 г. развер-

М.С. Высоцкий
среди коллег
в конструкторском
зале УГК МАЗа,
1976 г.



С женой
В.Н. Королевой,
д. Семенево,
2008 г.

нулось их серийное производство. Базовым вариантом стал бортовой 7,5-тонный МАЗ-500 с колесной базой 3850 мм. На нем использовался новый дизельный двигатель Ярославского моторного завода ЯМЗ-236 V6. В 1970 г. прошла модернизация семейства «500». Колесная база бортовой модели МАЗ-500А выросла на 100 мм, грузоподъемность увеличилась до 8 т. Сегодня это уже красивая история, но ее начало было не простым.

«Назначают главным конструктором для того, чтобы он осуществлял свою главную идею. Само его положение обязывает защищать эту идею от посягательств, от бесчисленных корректировок» – эту фразу я услышал от знаменитого авиаконструктора Андрея Николаевича Туполева, с которым не раз встречался на коллегиях ГКНТ СССР. Как часто приходилось доказывать правоту своего дела, что тянет на отдельную историю. Но формула Туполева всегда была со мной и во многом придавала сил. Было в жизни много знаменательных встреч – с С.П. Королевым, Н.С. Хрущевым, П.М. Машеровым, А.Н.

Косыгиным, главой знаменитого концерна «Форд Мотор» Генри Фордом II, президентом Франции Франсуа Миттераном и многими другими.

Мне посчастливилось стоять у истоков создания Белорусского научно-исследовательского института автомобильного транспорта – БелНИИТ, ныне БелНИИ «Транстехника», отметившего недавно свое пятидесятилетие.

Моей основной опорой в то время были ученые. Они умели мечтать. Незаметно и я прибил к науке, стал среди ученых своим. Сама жизнь подталкивала к тому, чтобы иметь на Минском автозаводе крупное научно-исследовательское подразделение. Большая наука пришла в заводские корпуса. На базе конструкторской службы был создан Отдел проблемных исследований грузовых автомобилей – ОГРА, имевший двойное подчинение – Минпрому и Академии наук. Из чего же мы исходили, избирая синтез производства и академической науки? Мотивы такого решения просты: стояла задача перевода теоретических выкладок из бумажных идей в жизнь. В итоге

около пятидесяти конструкторов вышли на диссертации. Работая над ними, люди на глазах становились организованнее, а творчество – масштабнее.

Так и в моей жизни в конце 1960-х гг. скромно и незаметно произошло событие, которое изменило ее: я навсегда породнился с наукой, автомобильные институты стали моим вторым домом. Руководитель должен быть ученым, иметь степень, тогда тяготение к фундаментальным исследованиям становится его жизненной потребностью, а между наукой и производством устанавливаются живые двусторонние связи.

Уже в 1970 г. в Московском автомобильно-дорожном институте (МАДИ), ныне Московском автомобильно-дорожном государственном техническом университете, прошла защита кандидатской диссертации, я получил степень кандидата технических наук без сдачи кандидатского минимума.

Перемены 1975 г. привели к созданию производственного объединения «БелавтоМАЗ». В его состав вошли МАЗ – как головное предприятие, БелАЗ, МоАЗ и более десятка автоагрегатных заводов. Главным конструктором такого масштабного объединения и начальником управления главного конструктора назначили меня, что позволило еще шире взглянуть на проблемы автопрома. На этом этапе моей деятельности мне более чем когда-либо был необходим научный подход. Я взялся за докторскую диссертацию, и этот турнир стал для меня победным. Звание академика пришло не на тарелочке с голубой каемкой, а в острой конкурентной борьбе.

Для семежевского хлопца храм науки, каким являлась Академия наук, был местом, где восседали небожители. Я видел ее черные, испачканные сажей и разбитые разрывами снарядов колонны, когда, прицепившись на вокзале к переполненному трамваю, впервые добирался до автозавода. И вот стал академиком, вице-президентом Академии

наук. Мне помогли моя целеустремленность, огромная работоспособность, добросовестность, влюбленность в свое дело, инженерные знания, аналитический ум, образцовая самодисциплина, человечность и бойцовский характер.

Что меня вело по жизни? Интуиция, азарт и вдохновение. Сегодня как практик с большим опытом берусь утверждать, что наука должна быть практичной, а практика – научной. Что совершенство, технико-экономические и эксплуатационные показатели конструкции, дизайн, эргономика, все, за что приходится до сих пор бороться, – синтез опыта и труда. Семидесятые годы – период руководства «БелавтоМАЗом», самым огромным автопромышленным объединением в мире, – стали для меня годами битвы за автопоезда и науку. Приходилось десятки раз штурмовать разные кабинеты. Потом появились два новых семейства минских магистральных автопоездов на базе двухосного тягача МАЗ-5432 и на базе трехосного с двумя ведущими мостами – МАЗ-6422. Оформилось и сотрудничество с немецкой фирмой «MAN». Оснащенные ими минские грузовики и автопоезда, в первую очередь с учетом имеющихся сертификатов, являются и сегодня самыми перспективными из всего семейства автомобилей, выпускаемых МАЗом. Печальна судьба автопоезда МАЗ-2000 «Перестройка», оказавшегося всего лишь экспонатом на выставочной площадке Минского автозавода. Не удалось реализовать и еще одну принципиально важную разработку: модульный автопоезд МАЗ-5245 с высокой кабиной и ровным полом в обычном исполнении, в так называемой классике, созданный на базе МАЗ-2000 «Перестройка».

За тридцать пять лет работы главным конструктором МАЗа (из них двадцать лет – объединения «БелавтоМАЗ») создано шесть поколений уникальной автомобильной техники (более 300 моделей) грузоподъемностью от 8 до 250 т, а уже изготовлены гиганты в 320 т,

а маячит великан в 560 т и многозвенные модульные автопоезда. Какая страна, имея десятиллионное население, может похвастаться подобным?

Среди десятков тысяч квадратных метров площадей МАЗа управление главного конструктора – как бы завод на заводе. Завод в миниатюре. Тут в единичных экземплярах появляется то, что позже выходит в тираж. Жаль, что застывшей мечтой осталось желание сделать маленький конструкторский конвейер, чтобы выдавать опытные образцы, уже готовые к массовому производству.

В моем конструкторском полку насчитывалось больше тысячи человек. Но сколько бы ни было у главного конструктора помощников, ему, как дирижеру оркестра, необходимо самому создавать целостный художественный образ играемого «произведения», держать в своих руках все нити управления коллективом искуснейших исполнителей. Игра удастся, когда написана вся «партия», когда все расставлены по своим местам, когда всем все ясно и тебе остается только взмахнуть «карандашной» палочкой. Но до этого момента в твоём внутреннем мире рождаются разные мелодии – конструкции, образы, модели. Созданию нового отдаешься всецело – на рабочем месте, дома, на рыбалке...

Теперь центральное место в конструкторском деле заняли компьютеры со своими технологиями. Они позволяют разрабатывать, моделировать и испытывать автотракторную и комбайновую технику, комплексно решать вопросы ее создания вплоть до заключения об оценке работоспособности и конкурентоспособности. Но вечно острый механический карандаш по-прежнему прекрасно уживается с конструкторской инженерной мыслью, и я уверен: он никогда не затупится, ибо на его кончике находится будущее машиностроения.

Создание автомобилей и есть главная цель моей жизни, а машины – ее первостепенные герои. Я не один такой. Многие

замечательные люди посвятили себя без остатка тому, чтобы белорусские грузовики и автопоезда были на уровне века, среди них Павел Лукьянович Мариев. Слава, успех – это ко мне не подходит. Это ближе артистам, которым рукоплещет зал. А у конструктора – день за днем выполнение заданий и своих замыслов. И вообще, главный успех всегда впереди, потому что ты реально всегда что-то не доделал, не успел, не выполнил.

Будет несправедливо жаловаться на судьбу в личном плане. Я прожил в браке с первой женой Машей двадцать семь лет, но потом встретил свою настоящую любовь – мою Валёну, журналистку «Советской Белоруссии», которая появилась на моем жизненном пути и перевернула весь мой шаткий семейный мир. Она внесла в него чистоту и свежесть чувств, простоту и заботливость.

У нас образовалась новая семья. Моя Валёна всегда рядом, ее фотография всегда со мной – так мне спокойнее. Женщина, похожая на звезд экрана 60–70-х гг. прошлого столетия, образ красавиц того времени – Элизабет Тейлор, Джина Лоллобриджида, Софи Лорен. Так мне, по крайней мере, кажется. Для меня она в любые годы жизни красивая.

Дети уже давно устроены. У меня пять внуков, причем двое носят мое имя. Внук Михаил (сын Анатолия) – спортсмен, волейболист, женат. Дочь с мужем и двумя младшими живут и работают в Италии. Двое других – внучка и внук – дизайнеры, работают в Республиканском компьютерном центре машиностроительного профиля. У внучки родились дочка, мои правнучки. ■

Записала Жанна КОМАРОВА