

Петр  
Ожгибесов

# Испытатели









Петр  
Ожгибесов

# Испытатели



---

ПЕРМСКОЕ КНИЖНОЕ  
ИЗДАТЕЛЬСТВО 1978



Петр Дмитриевич Ожгибесов — один из зачинателей стахановского движения на Западном Урале. Выходец из крестьянской семьи, он в 1932 году приехал на строительство моторостроительного завода в Перми и прошел путь от рабочего до заместителя начальника ведущего цеха — испытательного. В своей книге П. Д. Ожгибесов рассказывает о том, как рождались первые советские авиамоторы, вспоминает о встречах с Г. К. Орджоникидзе, Генеральным конструктором А. Д. Швецовым, директорами завода И. И. Побережским и А. Г. Солдатовым. Немало страниц посвящено размышлениям о зарождении стахановского движения, о могучей преобразующей силе социалистического соревнования, о высоком призвании советского рабочего.

●

Автор выражает сердечную благодарность Герою Социалистического Труда Д. А. Дическулу, А. И. Валединскому, ветеранам завода В. С. Харитонову, М. Г. Гаврилову и всем товарищам, которые поделились воспоминаниями и помогли в работе над книгой.

Пермское книжное издательство.  
1978.

## СЛОВО К ЧИТАТЕЛЮ

Время необратимо, стремительно летят годы. Кажется, совсем недавно бегал я с мальчишками по берегу Камы, служил в армии, принимал участие в испытаниях первого пермского авиационного мотора. А вот уже ходят в школу внуки, другие, незнакомые люди спешат по утрам к проходной родного завода.

Что ж, так и должно быть, такова диалектика жизни. Не так много отпущено нам времени. Нужно спешить — больше сделать, больше узнать, больше увидеть. Ни одного дня не воротишь потом, ни одной потерянной минуты...

Я ходил за сохой. Помню, как мальчонкам-бороново-локам связывали под брюхом лошади ноги, чтобы, уснув, не свалились, помню, как стучали лаптями о порог дома, чтобы пронесло несчастье. И мне довелось видеть, с каким ожесточением и стойкостью сражался вместе с рабочими деревенский люд против нищеты, бесправия, унижений.

Нелегким был путь нашей Советской Родины, которая отметила уже свой шестидесятилетний юбилей. Но мы добились главного: превратили отсталую страну в могучую индустриальную державу, первыми в мире построили общество развитого социализма.

Непросто окинуть взглядом все, что сделано за шестьдесят лет. В советские годы начинается биография многих городов, поселков, заводов. Во времена первых пятилеток зарождался и Пермский моторостроительный. Сегодня моторы нашего завода поднимают в небо мощные лайнеры, экспортируются во многие страны мира.

Я не ждал этих дней, а вместе с другими по мере сил ратобатал, чтобы приблизить их.

Важнейшей вехой жизни нашего поколения стало стахановское движение. Затем эстафету стахановцев приняли фронтовые бригады, подхватили миллионы соревнующихся за коммунистическое отношение к труду.

Цель этих начинаний не только высокая производительность. В практических делах, в повседневных буднях осуществляется принцип «Один за всех, все за одного»,

воспитывается коллективизм, товарищеская взаимовыручка, нетерпимость к недостаткам, нарушениям трудовой дисциплины, стремление сделать больше, качественнее, с меньшими затратами.

Сбылись слова В. И. Ленина: «Сила примера, которая не могла проявить себя в обществе капиталистическом, получит громадное значение в обществе, отменившем частную собственность на земли и на фабрики, — не только потому, что здесь будут, может быть, следовать хорошему примеру, но и потому, что лучший пример организации производства будет сопровождаться неизбежным облегчением труда и увеличением суммы потребления для тех, кто эту лучшую организацию провел»\*.

Другое дело — в условиях эксплуататорского строя. Всей системой отношений при капитализме закрепляется дикий для нас принцип «Каждый за себя, один бог за всех». И что бы ни писали буржуазные социологи об обществе «всеобщего благоденствия», «равных возможностей» — все это обман. Я убедился в этом сам на конкретных фактах и примерах, пробыв около полугода в Америке.

Наряду с трудовой деятельностью отличной школой для меня стала общественная работа. Член партийного бюро цеха, пропагандист, рабкор, член редколлегии стенной газеты, народный контролер, депутат городского Совета — вот далеко не полный перечень моих общественных обязанностей за долгие годы работы на заводе. Общественная работа значительно расширяет кругозор, приобщает к управлению производством, государством. Отношение к труду и общественной работе, по-моему, главная мерка определения гражданской зрелости человека.

Смолоду я стал рабочим. И больше всего ценю людей, которые умеют работать и головой, и руками, устанавливают станки, строят дома, делают моторы. Какие бы должности ни приходилось занимать, я всегда мог встать к испытательному стенду, выполнить любую операцию. Всегда считал и считаю себя рабочим.

И я обращаюсь к современной молодежи: достойно несите это звание, гордитесь им, ибо главное на земле — человек труда!

---

\* Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 36, с. 150.

---

## ГДЕ ВОДА, КАК БЕРЕЗОВЫЙ СОК

**В**доль левого берега Камы ниже города Осы тянулись три пристани. Каждая называлась по имени хозяина-пароходчика: каменная, истоминская, любимовская. Рядом стояли амбары, километрах в двух выше их был перевоз. Сюда прибегали мы, когда выдавались деньки, свободные от работы по хозяйству. Если в руках оказывалась краюшка хлеба, хоть две-три крошки бросали в Каму, чтобы задобрить реку, не утонуть. Купались, гиканьем и свистом встречали проходящие пароходы. Волны от них взбегали на берег, потом вода скатывалась, и видно было, как на гальках прыгает мелкая серебристая рыбешка. Обдирая коленки, мы ползали по камешкам, ловили ее.

Ухмыляясь в рыжую бороду, смотрел на наши забавы перевозчик Ларион Юрганов:

— Плешшиться, ерши, пока дни хороши...

Его все знали и уважали. Он мог в любую погоду перевезти через Каму. Денег не просил — кто сколько даст. Ларион не курил, вина не пил. Нам, ребяташкам, больше всего нравилось, что перевозчик, не выходя из караушки (так называлась его небольшая избушка на правом берегу Камы), по гудкам определял, какой пароход приближается.

Как только Кама замерзала, Юрганов провешивал через реку

еловыми лапами тропу для пешеходов. В апреле к нему приходили узнать, когда тронется лед. Он называл безошибочно число, а иногда даже и часы. Люди часто просто так заглядывали к Лариону, поговорить о жизни, о погоде. Всех он встречал приветливо, особенно был ласков с малышами. И сейчас, когда я приезжаю в родную деревню, кажется, обязательно встречу рыжебородого человека в самотканой одежде и лаптях.

Но нет давно ни караушки, ни тех мест. Когда построили Воткинскую ГЭС, старые берега оказались под водой, крепкие дома перенесли повыше, ветхие — разобрали на дрова...

Монастырка, где я родился, — деревня небольшая. Нижний край селения сбегал от берега Камы к лесу, другая сторона упиралась в старые, изрезанные логами горы. На вершинах гнездились ястребы и соколы, у подножия звенел пересыхающий летом водопадик. Километрах в двух от села протекала лесная речка Трапезиха. Хорошая была в ней вода — чистая и сладковатая, будто березовый сок.

Рассказывали, что когда-то давно здесь жили монахи, но даже старики не помнили о тех временах. Зато с детства мы слышали увлекательные истории о том, как воевал в наших местах Пугачев. Истории эти передавались с такими подробностями, словно сами сказки были участниками тех грозных событий.

Сохранилась изба, которую срубил еще мой дед Афанасий Минеевич. Изба как изба: холодные сени, большая русская печь, полати, голбец. Мать старалась поддерживать чистоту, раз в неделю обязательно прибиралась — мыла и терла песком пол так, что он становился желтым, как камский берег. От одного только мы никак не могли избавиться — от тараканов. Каждую зиму в сильные холода их «морозили».

В огороде нашей усадьбы стояла большая береза, и каждую весну мы пили ее сок — березовицу. Дерево занимало много места, около него ничего не родилось, но спиливать его не решались. Родители говорили, что береза посажена на обет — кто срубит, того постигнет несчастье.



Отец мой, Дмитрий Афанасьевич, был крутоват, иногда в воспитательных целях пускал в ход ремень или веревку. Мать, Наталья Андреевна, наоборот, никогда даже не повышала голоса. Голубоглазая красивая женщина, она очень ласково относилась к детям, зимними вечерами, когда меньше забот по хозяйству, читала нам книжки.

Правда, таких вечеров было не много. Большая семья (у меня два брата и четыре сестры) требовала забот. Поскольку я был старший, с малых лет пришлось помогать родителям — пахал и боронил, косил, метал стога, заготавливал дрова.

Самыми почитаемыми людьми в деревне были те, кто лучше других умел какое-нибудь дело — класть печи, рубить срубы, долбить лодки. Менее уважаемым ремеслом считалось ткать кули из мочала и плести лапти. «Худые это работы, парень, — говаривал мой отец, — не прокормишься». Зато был очень доволен, когда я научился рубить «в зауголок» срубы и мы вместе поставили конюшню. Он увидел во мне настоящего помощника.

Многие впечатления детства крепко врезались в память. Хорошо запомнил я начало первой мировой войны. Около осинских пристаней собралось много народу, чтобы проводить на фронт родных. Тут плач, там песни. Старушки направо-налево осеняют солдат иконами.

Когда пароход отчалил, люди долго бежали вслед за ним по берегу. Бабы с воем забегали в воду, протягивали руки, будто могли его задержать.

Через несколько месяцев в деревню стали приходиться первые письма, похоронки. Кормильцы гибли за «царя и отечество», а их дети пухли от голода, ходили по миру.

Мне повезло. Как ни трудно было жить, осенью 1916 года родители отправили меня в школу. Размещалась она в добротном деревянном здании с большими окнами. Первые мои учителя — Агния Михайловна Калинина и Павла Дмитриевна Коробейникова. Они были хорошо всем знакомы, знали, кто как живет, внимательно от-

носились к людям и к нам — ребятишкам. Наши учителя были настоящими подвижниками просвещения.

Зимой в деревне и для ребятишек меньше хозяйственных работ, поэтому довольно скучновато, особенно когда начинаются метели и нельзя кататься на лыжах и санках. По субботам дымили в огородах крестьянские черные бани. В пасмурную погоду дым висел над улицами, и когда проходил человек, то казалось, что он купается в синем море. Хотелось, чтобы быстрее наступило лето, ушел с Камы лед.

В ясную погоду мы приходили к заколоченному двухэтажному дому, напротив которого стояла на якоре белоснежная фасонная лодка. На бортах ее золотистыми буквами было выведено — «Мечта». Двухэтажный дом и «Мечта» принадлежали осинским купцам Кузнецовым, которые летом приезжали отдыхать и развлекаться.

Впрочем, приезжали не только Кузнецовы. Красивая природа всегда привлекала в наши места богатых людей из города.

Своеобразной школой стала для моих сверстников похожая на старую деревенскую баню теплушка на правом берегу Камы. В ней собирались перевозчики, приходили свободные от работы мужики, среди которых немало было инвалидов, возвратившихся с империалистической. Здесь можно было услышать не только свои деревенские новости, но и отрывочные сведения о событиях в стране. Усевшись в темном уголке, мы, ребята, допоздна слушали рассказы взрослых. Кое-кто из демобилизованных, видимо, познакомился на фронте с большевиками, читал листовки. Люди все чаще говорили о том, что так больше жить нельзя, ругали буржуазное правительство и помещиков, рассказывали о революционных выступлениях рабочих и крестьян.

Гулко откликнулась в Монастырке весть о том, что в Петрограде власть взяли рабочие и солдаты. Ловко орудуя топорами, мужики сладили около одного из домов небольшую трибуну. Старые и малые потянулись на митинг. Школьники шли колонной и несли кумачовые плакаты. Впереди вышагивал Иван Анемподистович Ожгибесов,

демобилизованный солдат, в шинели и сапогах. На груди его был приколот красный бант. Ожгибесов часто поворачивался лицом к колонне и четко командовал: «Ать! Два! Три!» А сам улыбался.

На митинге говорили о свержении Временного правительства, о том, что земля будет отдана крестьянам, хозяином станет сам народ, буржуям придется работать.

Вскоре в деревне организовалась боевая дружина, в которую записалось много мужчин. Первым командиром дружины стал Егор Иванович Вострецов, тоже из демобилизованных. Позднее я узнал, что Вострецов — большевик, занимался в армии агитацией, был знаком с работами Владимира Ильича Ленина.

Собирались дружинники в старом пожарном сарае. Там изучали устройство русской винтовки и гранаты «сороковки». Занимались строевой подготовкой. Конечно же, мы, ребятня, старались не пропустить ни одного занятия, забирались на чердак сарая, с жадностью ловили каждое слово. А после того как увидели урок штыкового боя, наделали деревянных ружей. Уходили с ними в лес, бросались в атаку, занимали оборону.

Летом 1918 года в стране разгорелась гражданская война, пожар которой охватил и наш край. Монастырская дружина влилась в одну из частей Уральской дивизии, состоявшей преимущественно из бывших солдат-фронтовиков и бедных крестьян.

Первый бой с беляками произошел около деревни Федорки (об этом рассказывал мне отец — тоже дружинник).

Нелегким был бой. В чистом поле, на склоне горы, появились цепи вооруженных людей. Приняв их за красных, наши двинулись навстречу. Неожиданно засвистели пули. Дружинники залегли в снег, стали отстреливаться, но силы были неравными, пришлось отступить. А через несколько дней в деревню привезли погибших. Они были исколоты штыками, изуродованы. Похоронили их в Осе. Когда колчаковцы взяли Осу, они хотели выбросить тела дружинников из могилы. Но кто-то разровнял землю, замаскировал холмик. Уже в пятидесятых годах ветераны отыскали эту могилу, сейчас на

ней установлен памятник, на котором написаны имена первых погибших за Советскую власть. Почти все они мои однофамильцы — братья Иван и Захар Анемподистовичи, Иван Дмитриевич, Андрей Степанович, Яков Павлович Ожгибесовы и Андрей Ульянович Толстиков.

Не только по страницам учебников знает наше поколение о той жизни, которая заставляла братья за оружие, защищать Советскую власть. Из ста дворов тринадцать были безлошадными. Да и тем, у кого имелись лошадки, приходилось подрабатывать — продавать дрова, сено, уходить на разгрузку барж.

Больше всего люди страшились нищеты. Нам, детишкам, например, строго-настрого запрещали приносить в избу с берега реки гальки. Мать приговаривала: «И так живем небогато, а то совсем голо будет».

Но у нищеты была другая примета — появление в деревне краснолицего урядника с револьвером на боку. Обычно он приезжал расправляться с должниками. Я видел, как уводили у соседей со двора единственную корову. А как-то наш отец не полностью уплатил налог. Недоимка равнялась стоимости самовара. И урядник без всяких разговоров забрал самовар, несколько дней мы кипятили чай в чугунке...

Бесчинства белогвардейцев помогли даже середнякам увидеть, на чьей стороне правда. И не было, пожалуй, дома, откуда не ушел бы в дружину кто-нибудь из мужчин. В 1974 году житель Монастырки К. Л. Ожгибесов передал мне сверток, обнаруженный им на чердаке дома, где располагался штаб. Среди бумаг оказался список всех членов дружины и несколько других документов. Я передал их на хранение в Государственный архив Пермской области. За каждой строкой документов знакомые имена, незабываемые дни моего детства.

По молодости мне не довелось стать участником тех исторических событий, но я счастлив, что причастен к ним, что был свидетелем невиданной ломки старого мира и рождения нового.

Я много раз рассказывал друзьям о том, как впервые выполнял поручение Советской власти.

Однажды нашу семью известили, что предстоит недельное дежурство с лошадью в волостном правлении, которое находилось в километрах семи от Монастырки. Мне тогда было уже лет тринадцать, и отец сказал, что на дежурство поеду я.

Рано утром на запряженном в сани Буланке выехал в село Богомягово, где доложил в волостном правлении о прибытии. А ночью получил первое задание: отправиться в Осу и привезти комиссара.

Светила луна, однако я побаивался: в тот год развелось много волков. Правда, я хорошенько приготовился к встрече с хищниками — в санях лежали топор, вересовый кол, ведро, солома и спички. Топором действовать на близком расстоянии, колом — при нападении на лошадь, в ведро барабанить для отпугивания. В крайнем случае, думал, зажгу пучок соломы — волки боятся огня.

Дорогу занесло толстым слоем снега. Буланко часто оступался, а в одном месте упал головой вниз под уклон и оказался поверх левой оглобли на боку. Он барахтался, но не мог встать. В таком случае нужно скорее распрягать лошадь, чтобы хомут не передавил ей горло. Я быстро развязал узел супони, распустил чересседельник, сдернул гуж с конца дуги.

Вновь запряг лошадь и вел ее за повод до самого окончания лога, до лугов. Далее дорога была не очень сильно занесена. Буланко охотно бежал, как бы стараясь наверстать потерянное время.

Вот и левый берег Камы, на котором стоит Оса. В этих местах часто выли волки, их вой был слышен ночами в окрестных деревнях. Ощупал свои орудия — на месте. Лошадка похрапывает — верный признак, что она слышит волков. Но вот выбежал мой Буланко из болот, начались пригородные луга. Здесь уже не страшно. Я разыскал комиссара и привез его в Богомягово...

После этого случая приходилось не раз еще нести дежурство. И хоть орудия для борьбы с волками я долго не выбрасывал, зверья этого больше не боялся.



С окончанием гражданской войны пришли новые испытания — на страну обрушился страшный голод. В 1921 году нечего было убирать и на полях нашей деревни. Рубили солому, добавляли в нее лебеду, липовые сучья. Всю эту мешанку мололи, а затем пекли лепешки.

Вдобавок ко всему нашу семью постигло большое горе: отощавший Буланко упал в речку и захлебнулся. Без коровы еще проживешь, а без лошадки — нельзя, она кормилица: и пахать, и боронить, и привезти дровишек, и молотить хлеб невозможно без нее.

Мы плакали от горя.

Голод гнал мужиков из деревни на заработки. А те, что оставались, старались не пропустить ни одной баржи, которые приходили на разгрузку.

Как только буксирный пароход подавал гудки, мужчины бросали работу на полях и наперегонки неслись к пристани, чтобы опередить грузчиков из окрестных деревень. Создавалась артель в несколько человек, заключался договор.

Сколько было радости, когда мужики приняли, наконец, в артель и меня. Пришла баржа с десятками тысяч пудов соли-каменки. Мы сделали мостки для перехода на берег, укрепили на спинах «седелки», и — понеслась... Через несколько минут у меня дрожали ноги, соль разъедала шею, жгла за ушами, глаза заливал пот, но я крепился изо всех сил.

После работы получали деньги, соль и печеный хлеб. Здесь же на берегу артельщики иногда покупали водку, пили, плясали, пели песни и частушки. Хорошо запомнил одну из них:

Горе, горе, где живешь?

— В кабаках за бочкой.

Горе, горе, что ты ешь?

— Сухари с примочкой.

Это была старая частушка, а жизнь поворачивала по-другому. В бывшем доме осинских купцов открылась изба-читальня, по вече-

рам сюда приходили молодые и старые, читали книги, газеты, играли в шашки.

Большой популярностью пользовался у нас драмкружок. В помещении школы ставили спектакли: «Бедность — не порок», «Убийство селькора Матвеева» и другие.

Пожалуй, самым большим успехом пользовались спектакли на антирелигиозные темы. Молодежь реагировала бурно, свистом и топотом поддерживала артистов, пожилые, бывало, уходили из зала.

Сегодня многие методы антирелигиозной пропаганды того времени выглядят наивными, а тогда вопрос борьбы против религии был очень острым.

Припоминаю случай, о котором долго говорили в нашей деревне. Разнесся слух, что на берегу Камы есть родник, а на дне его появляются лики святых. Одна старушка «видела» Иисуса Христа, другая — деву Марию, третья — Николая Чудотворца. Однажды вместе с паломниками к «священному» ручью отправился комсомолец-агитатор. Взглянув на дно родника, он понял, в чем дело: выбивающаяся из земли вода крутила песок и соринки, образуя различные узоры. Парень долго смотрел на дно, а затем стал звать женщин.

— Гли-ко, гли-ко, бабы, мне точно такая же борода там привиделась, — достал он из кармана портрет Карла Маркса.

Одна из старушек заглянула в родник, всплеснула руками и закричалась:

— Вроде и верно бородища этого антихриста выглядывает.

Больше к святому роднику верующие не ходили.

Это, конечно, курьезный случай. Вообще-то призраки прошлого отступали медленно. Особенно крепко держалась вера в заговоры, приметы. Мать моя до последних дней, отправляясь в дорогу, никогда не забывала постучать каблуками о порог — чтобы удачно было в пути, чтобы никто не «сглазил». Когда сжинали последнюю полоску ржи, обязательно оставляли несколько колосьев — кулышку, — чтобы будущий год был урожайным.

Религия особым почтением в нашем доме не пользовалась. Отец

нередко честил бога. Мать же хоть в церковь не ходила, долго держала в доме иконы, знала все религиозные праздники, но нас, детишек, бить лоб перед иконами не заставляла.

Чем старше я становился, тем сильнее тянуло в незнакомые края. Очень хотелось повидать нашу землю, поплавать по Каме, Волге. И такой случай представился.

Около устья речки Осинки был лесопильный завод. Здесь готовили пиломатериалы для Царицына. Каждый год строили беляны. Беляна — это односезонная баржа из сырых толстых плах. Ее не смолили, а после разгрузки разбирали «по косточкам» для нужд строительства.

В 1927 году мне и моему товарищу Ивану Ожгибесову удалось попасть в команду, которая сопровождала беляну до стройки в Царицыне.

Казалось, на воду опустили большой трехэтажный дом. Снизу доверху он был загружен досками и плахами. Отдыхали мы в аккуратных шалашах, где щекотал ноздри здоровый смолистый дух. Управлялась беляна с помощью лота, были на ней еще якорь и волюкуша.

Немало впечатлений оставило это плавание. Больше всего запомнилось, когда проходили под железнодорожными мостами через Каму и Волгу. Готовились к этому очень тщательно. За несколько километров до моста в воду бросали толстое бревно, чтобы определить течение между пролетами. Если бревно проплывет против центра нужного пролета, то никакой корректировки не требуется. Сколько было радости, когда благополучно проходили под мостом.

Беляна мчалась так быстро, что иногда казалось — выскочит на берег или ударится о какой-нибудь остров. (Такое, говорят, случалось.) Но у нас был очень опытный, знающий и смелый лоцман. Мы благополучно прибыли в Царицын, получили наградные за успешный сплав. Домой возвращались на пассажирском пароходе.

А деревня внешне жила по-прежнему, хотя перемен было уже немало. Не стало урядника, бедняки получили землю, был создан

П. Д. Ожгибесов в период службы в армии. 1930 год.



коллективный семенной фонд. Появились первые комсомольцы, открылась изба-читальня.

В октябре 1929 года меня вместе с одноклассниками призвали в Красную Армию. Пожалуй, впервые проводы были организованы по-новому. Председатель сельского Совета Павел Филиппович Ипатов поднялся на опрокинутую вверх дном лодку, сказал речь:

— Ровнята, седни праздник — вы идете нашу власть защищать, Советскую. Косите буржуев, если придется, не срамите уральцев...

Через несколько дней я оказался в Уфе. Там прошел курс молодого бойца и был направлен в стрелковый батальон.

Армейская служба стала серьезной школой, которая во многом определила мой жизненный путь, интересы и увлечения. В армии я получил хорошую политическую закалку, много читал. Занимался

спортом, играл в футбольной команде. Привычка к дисциплине, собранность и четкость очень помогли впоследствии мне на производстве и в жизни.

## МЕЧТА О КРЫЛЬЯХ

**В** начале января 1932 года закончился срок моей службы в Красной Армии. Когда поезд с демобилизованными прибыл в Свердловск, нас собрали в одном из зданий вокзала для встречи с представителями различныхстроек. Разворачивалось строительство Уралмаша и Магнитки, требовались рабочие калийному тресту в Соликамске и Березниковскому химкомбинату. Многие мои товарищи тут же заключали договоры, прощались, уезжали по неизвестным адресам. А мое решение было твердым: обязательно в Пермь, на сооружение моторостроительного завода.

Тяга к машинам, к технике пробудилась у меня давно. Мальчишкой я часто убегал на лесопильный заводик, который стоял на берегу речки Осинки. Там пахло смолой и перегоревшим маслом, а главное — вращались большие колеса с приводными ремнями. В середине двадцатых годов увидел в Осе гидроплан и, как многие мальчишки тех лет, решил стать летчиком.

Сколько было надежд, когда в армии объявили прием в авиашколу. Написал заявление, ждал вызова. Однако из нашего полка брали всего четверых, а желающих оказалось сто с лишним. Взяли ребят, которые работали до призыва на заводах, были знакомы с техникой. И вот когда стало известно, что в Перми будут выпускать авиационные моторы, я снова решил испытать судьбу.

Ранним утром поезд пришел на станцию Пермь II. Стоял крепкий январский мороз, гулко скрипели колеса, захлебывались в густом дыму маневровые паровозы.

Знакомых здесь у меня не было. Осмотревшись, направился к вокзалу.



Хорошо бы подкрепиться, попить кипяточку, а там, как говорил наш командир, прорвемся.

В кармане оставался всего один рубль. Я разгладил его на ладони, задумался. Если устраюсь на работу — может, выручат, если нет — вернусь сюда, пойду разгружать вагоны. Сила, худо-некорыстно, есть, работы не боюсь.

Сдал обитый железными полосками зеленый сундучок в камеру хранения и направился в столовую. После горячих щей мороз показался не таким уж крепким.

Прошелся по площади, осмотрелся.

У вокзала суетятся люди, стоят повозки. Выпуская из ноздрей белые струйки пара, аппетитно похрустывают сеном, отфыркиваются лошади. Наверно, можно было бы договориться с кем-то из хозяев, чтобы довезли до строительства завода «М» (так называли тогда будущий моторостроительный). Но бесплатно везти вряд ли кто согласится, к тому же, говорят, идти не так уж далеко.

Привычным движением расправил под ремнем складки шинели, проверил, не сбилась ли набок буденовка, и пошагал по укатанной дороге.

Иду почти строевым, развернул плечи так, что чувствую, как сошлись лопатки. Мне кажется, все прохожие оглядываются, осматривают меня с ног до головы. А почему бы и не посмотреть: красивая форма, молодцеватая выправка. Однако делаю вид, что не замечаю этого внимания.

Дошел до улицы Кунгурской (ныне Комсомольский проспект) и повернул на юг, к лесу, где разворачивалось строительство.

В занесенном снегом до окон домике барачного типа размещалось заводууправление и службы строительного треста. Неподалеку дымила труба временной ТЭЦ. Единственное кирпичное здание оказалось школой ФЗУ.

Честно говоря, разочаровался. Думал, хоть на картинках увидеть образцы самолетов, для которых будут выпускаться моторы, а тут — бараки, лес, все разворочено, перерыто.

В заводоуправлении отыскал комнату с табличкой «Отдел найма рабсилы». Здесь со мной побеседовали и направили к заведующему учетным столом. Заведующим оказался мужчина средних лет в вылинявшей гимнастерке и галифе — Василий Александрович Паршенков.

Выслушав мое похожее на военный рапорт представление, Василий Александрович улыбнулся и жестом пригласил сесть на табуретку.

— Так, так, Петр Дмитриевич, значит, решил от сохи — к молоту. Правильно. Рабочие нам нужны.

Паршенков как-то сразу расположил к себе. Ничего не скрывая, я рассказал ему, что привело меня именно на этот завод.

— Что мечтаешь — хорошо. Но желающих летать — тысячи, а аэропланов пока десятки. Авиация-то, видишь, где начинается, — кивнул он на окно. — И это не легче, парень, чем водить аэроплан в небе. Впрочем, мы с тобой люди военные и знаем: нужно работать там, куда направляют. Для начала будешь в отделе моим помощником — очень не хватает грамотных людей.

Такое предложение было для меня неожиданным, но я согласился. Потом признался, что в кармане всего несколько копеек.

— Ну, это не беда, — улыбнулся мой новый начальник и написал бумажку, чтобы мне выдали аванс, потом вручил пропуск в столовую. — А спать будешь пока там же, где работать, в соседней комнате. Вот ключи от твоих апартаментов.

Апартаменты оказались большой комнатой, где стояло пять столов и десяток обшарпанных стульев. О лучшем я и не мечтал: тепло, светло, можно допоздна читать книжки.

Так 14 января 1932 года и началась моя трудовая деятельность на пермском моторостроительном заводе имени Я. М. Свердлова, продолжавшаяся тридцать семь лет.

Новая работа была несложной — принимать на учет военнообязанных. Василий Александрович обстоятельно ознакомил с делом производством, дал первое поручение.

— Сначала обойди всех руководящих работников и заполни листки учета кадров. Народ они занятой, поймать их на месте не так-то просто, но ты постарайся...

В тот день я застал в кабинете только главного инженера М. А. Чубарова. Седой худощавый человек интеллигентного вида сидел за столом, на котором стояла массивная стеклянная чернильница с обычной школьной ручкой. Отодвинув в сторону бумаги, он пригласил сесть и стал неторопливо и четко отвечать на вопросы.

Образование высшее, закончил технический вуз до революции, беспартийный.

Полной противоположностью главного инженера оказался заместитель директора Дмитрий Иванович Плотников. Высокого роста, в кожаном пальто и коричневой ушанке, он чем-то напоминал командиров, которых я знал во время службы в армии.

На вопрос о зарплате Плотников ответил одним словом: «Партмаксимум». (Сколько это, я тогда не знал, а когда выяснил, то удивился: заместитель директора получал всего лишь раза в два больше меня).

— Ваше образование? — продолжал я читать вопросы из анкеты.

— Палка палкой, — улыбнулся Плотников. — Не пришлось, братец, мне ходить в школу. Самостоятельно учился писать-читать, воевал на гражданской, а сейчас вот сюда партия направила...

Почти невозможно было застать в кабинете директора — Петра Ивановича Чубукова. В военной гимнастерке и галифе, в белых бурках, он неожиданно появлялся в различных местах стройки. И так же неожиданно куда-то исчезал. Распоряжения П. И. Чубуков отдавал всегда четко, отрывисто, как команды.

Да, отдельным руководителям того времени не хватало образования, знаний, опыта, но навсегда врезались в память их целеустремленность, напористость. Казалось, им все по плечу, они могут все. И я гордился тем, что познакомился с ними, что они в общем-то такие же простые, как сотни рабочих, как я сам.

Новая работа помогла мне быстро познакомиться с территорией

будущего завода. Рядом с ФЗУ в длинном деревянном бараке размещались клуб, библиотека и столовая. Около лога (неподалеку от нынешней поликлиники) располагались конюшни и баня. За ними выделялся длинный двухэтажный дом, который сокращенно называли АДМ — административный. Рядом, в бараке, были оборудованы классы курсов ЦИТ (Центрального института труда), где готовили токарей, слесарей, фрезеровщиков.

Новые цехи только закладывались, но одновременно шла подготовка к их пуску. Выдавала продукцию временная литейка. Почти каждый день на площадку поступало оборудование. Прямо под открытым небом собирали и налаживали некоторые станки. Водоворот большой стройки втягивал в себя все больше людей.

До позднего вечера не гас свет в управлении.

Частенько подолгу засиживался за работой и я. А когда все расходилось, все чаще перечитывал письма из Монастырки. Отец и мать звали домой. И сам я давно соскучился: как они там, чем занимаются мои товарищи, знакомые? Но до отпуска было очень далеко, а отпроситься на три-четыре дня я стеснялся.

Приятно еще раз вспомнить доброту моего начальника Василия Александровича Паршенкова. Как-то он заговорил со мной о доме, о родителях и неожиданно предложил: «Вот тебе неделя, отправляйся в Монастырку. Отцу с матерью от меня привет».

В родной избе и воздух-то ровно какой-то особенный, не спутаешь его ни с каким другим. Мать расцеловала, засутилась, накрывает на стол. Отец достал полбутылки, плеснул в кружки.

— Мужик уже, маленько можно.

Как изменилось все! Брат Иван уехал в Свердловск, учиться в ФЗУ, остальные тоже все уже выросли, работают в колхозе, учатся. Многие знакомые девчата повыходили замуж...

У матери добавилось седых волос, вокруг глаз — морщинки. Родная мама! И хоть в письмах я сообщал, что твердо решил обосноваться в Перми, она, видимо, в душе рассчитывает: может, передумаю, останусь дома.

— Трактор, вон, сказывают, скоро колхоз получает. Ты, Петя, с председателем-то повидайся, поговори с ём.

— Чо говорить, — рассудил отец. — Заводы-то тоже кто-то должен строить.

С председателем мы все-таки встретились. С интересом слушал я, как налаживается в деревне новая жизнь, рассказал про стройку. Узнав, что мне пора уезжать, председатель сказал отцу:

— Ты, Митрей Афанасьич, возьми лошадку, получи мешок овса да отвези парня в Перемь. Наш, как-никак, монастырский.

После возвращения из деревни мне выделили комнату. В двухэтажном деревянном доме. Ни стола, ни стула там не было, пришлось устраиваться на шинели: одну полу по привычке подстелил под себя, другой укрылся. Спал хорошо, утром сделал физзарядку, с отличным настроением отправился на работу.

К вечеру по указанию какого-то начальника в комнату вселили большую семью, которая прибыла на стройку. Комендант извинился и дал мне ключ от красного уголка, куда я и перенес свой сундучок. На новом месте я жил несколько месяцев, пока не переселился на частную квартиру в городе.

Пермь была мне знакома раньше. Впервые я побывал здесь четырнадцатилетним парнишкой. Зимой 1922 года, в трескучие морозы добрался сюда пешком из Осы с надеждой уехать в Сибирь на заработки. Но билеты туда не продавали, так как во многих местах свирепствовала эпидемия тифа. На вокзале было много бедно одетых людей. Беспризорники прижимались друг к другу, подозрительно оглядывались по сторонам...

За десять лет, к 1932 году, город внешне мало изменился: почерневшие от времени деревянные домишки, извозчики. Но мне здесь нравилось: многолюдно, можно каждый день смотреть кино, слушать радио. С наступлением теплых дней по Каме ходили пароходы, работал городской сад, где устраивали танцы, выступали заезжие гастролеры.

Конечно же, в те времена бывали в городе настоящие артисты,



работал оперный театр, но потребности постоянного общения с искусством у меня, видимо, еще не было, да и времени для развлечений не хватало. По совету В. А. Паршенкова с первых же дней работы на заводе я поступил на курсы по подготовке в вуз. Каждый вечер бежал на занятия, допоздна засиживался над учебниками. По выходным дням мы всем отделом уходили на воскресники по строительству, раскорчевывали, рубили и убирали лес.

Осенью я выдержал экзамены на геохимический факультет университета. Однако учиться не стал: стипендии не дали, а родители помогать не могли — сам отправлял им деньги. И еще была одна причина: Пермский аэроклуб набирал курсантов для подготовки летчиков и авиационных техников.

Казалось, наконец-то нет никаких препятствий: мое заявление отобрано в числе немногих, допущен к медицинской комиссии. Сердце оказалось отличным, зрение тоже.

Подвело вертящееся кресло — врачам вполне определенно не понравился вестибулярный аппарат. Как? Это конец всем мечтам? Нет, раз уж нельзя летать, то от авиации я все равно не уйду... После многочисленных просьб меня зачислили в техническую группу, выдали форму с серебристыми крылышками на петлицах.

Руководил курсами летчик Г. Г. Игнатов. О себе он как-то сказал: «Отчислили меня из армии за лихачество в полетах». Авиацию Игнатов любил, технику знал хорошо, и спрос с курсантов был строгий. Мы изучали устройство двигателей, электротехнику, материаловедение, готовили самолеты к полетам.

Ни с чем не сравнимое наслаждение я испытал, когда один из летчиков взял меня в учебный полет. Под крылом проплывали вершины елей, петляла Мулянка, игрушечным казалось стадо коров на лугу. Хотелось петь и кричать от радости. Хорошо!

Конечно, машины тех лет лишь весьма отдаленно напоминали сегодняшние лайнеры. В аэроклубе было два учебных самолета: У-2 с отечественным двигателем и У-1 с мотором воздушного охлаждения какой-то иностранной фирмы.

Заграничный двигатель постоянно барахлил. Поэтому У-1 курсантам не доверяли, на нем летал только наш начальник Игнатов. Однажды он поднялся в учебный полет, но, не успев сделать круг над аэродромом, пошел на посадку. С замиранием сердца мы увидели — пропеллер не вращается. Не дотянув метров пятьдесят до посадочного знака «Т», самолет приземлился. Попытались вручную повернуть винт — послышался треск металлических деталей.

Когда я рассказал об этом случае В. А. Паршенкову, он мягко, по-отечески положил мне руку на плечо:

— Ну, понял сейчас, что для нас важнее всего в авиации? На заграничном старье далеко не улетишь. Моторы, настоящие моторы — вот что нужно!

Умом я тоже понимал все это. Но желание самому летать было настолько сильным, что я долго не мог спокойно смотреть на пролетающий самолет, завел знакомство с летчиком и бортмехаником самолета, принадлежавшего нашему заводу. И лишь позднее, когда душой прикипел к своей работе, когда научился по звуку определять «голос» пермских моторов в небе, пришло убеждение, что никакой личной катастрофы не было — вся жизнь моя, как и мечталось, отдана авиации.

...Получив аттестат авиатехника, я без колебаний выбрал испытательный цех.

## **АВИАЦИЯ НАЧИНАЕТСЯ НА ЗЕМЛЕ**

**Ж**аль, что не сохранили временку, где испытывались первые моторы. Пусть бы все видели и помнили, как начинался наш цех, наш завод.

Деревянное помещение из крупных плах внутри было обито железом. Там смонтировали рабочую кабину и первый стенд, на котором велись испытания. К рабочей кабине примыкал пристрой, в ко-

тором размещался пульт управления, масляные и бензиновые системы. Наблюдение за работающим мотором велось через смотровое окно в стене над пультом управления. Тут же стоял слесарный верстак.

Мне рассказывали, как весной 1934 года собрали первый двигатель М-22 Запорожского завода и запустили на временном стенде. Через несколько секунд раздался резкий металлический треск, повалил дым — мотор заклинило.

Расстроенные, измученные люди окружили этот злополучный М-22, крутили его, вертели... Наконец, испробовав все возможные ключи и отвертки, пустили в ход кувалду.

Именно в эти дни на завод, чтобы ускорить его пуск, приезжал Г. К. Орджоникидзе.

Нарком пришел на участок сборки моторов, спокойно поздоровался и начал подробно расспрашивать, какие детали двигателя ненадежны, можно ли что-то доработать. Тогда же Григорий Константинович сообщил, что правительство закупило у американской авиационной компании лицензию на изготовление мотора фирмы «Райт», который считался в те годы самым сильным в мире.

— Будем делать у вас эти двигатели, а М-22 придется снять с вашего завода, — сказал Серго.

Вскоре после отъезда наркома на заводе появились зарубежные моторы, а вслед за ними и представитель фирмы. На работу он приходил в белом халате с надписью на спине по-английски «Райт», курил сигареты, редкие в те времена, вел себя высокомерно, даже нагло. Еще бы! Ведь никто иной как босс фирмы заявил, что России не по зубам делать такие двигатели, лучше бы покупали за границей да занимались сборкой...

Как и многие другие «пророки», этот босс здорово ошибся. С первых дней на заводе было создано конструкторское бюро, где впоследствии родились моторы, намного превосходящие американские. Возглавлял бюро Аркадий Дмитриевич Швецов.

Фамилия эта была мне знакома. Я услышал ее в школе авиа-

техников, где мы изучали один из швецовских моторов — М-11. И конечно же, тогда я не предполагал, что доведется встретиться с этим человеком, испытывать двигатели его конструкции.

Через мои руки прошли многие моторы Аркадия Дмитриевича. И я запомнил не только их официальные индексы. Некоторые мы называли ласкательными именами: М-25 А — Аннушка, М-25 В — Верочка, И-62 ИР — Ирочка...

Главный конструктор не мог не бывать в испытательном цехе. Медленно он переходил от стенда к стенду, задавал вопросы, давал советы.

Помню, когда работали уже в новом цехе, пришлось мне в ночную смену готовить характеристики двигателя перед длительным испытанием. Что-то засомневался и решил сравнить полученные данные с результатами замеров другого мотора, проходившего ранее такое же испытание.

Вышел с участка в коридор и вижу: в другом конце цеха знакомая фигура. Поздоровались. Аркадий Дмитриевич спрашивает, как обстоит дело с мотором длительного испытания. Я сказал, что сделаны замеры дроссельной характеристики, но некоторые точки, как мне кажется, выпадают...

Пришли на участок. Главный осмотрел мотор на стенде, а затем возвратился в наблюдательную кабину и сел за столик. Я подал ему протоколы испытания с последними замерами.

— Ну, что же, давайте проверим все расчеты еще раз вместе.

Он неторопливо нанес на миллиметровую бумагу точки замеров, построил кривую дроссельной характеристики и сказал:

— Зря сомневаетесь, очень хорошая характеристика. Впрочем, сомневаться, конечно, нужно...

Высокообразованный, эрудированный человек, Швецов во всем любил точность, порядок, строгое соблюдение установленных правил.

Какой бы проблемой ни были заняты его мысли, рассматривая технические документы, отчеты, Аркадий Дмитриевич обязательно исправлял грамматические ошибки, делал стилистические поправки.

И все это без всяких замечаний автору, как бы мимоходом. Однако после таких встреч мы вынуждены были заглядывать не только в технические справочники.

Особенно часто приходил Аркадий Дмитриевич в испытательный цех во время Великой Отечественной войны. Нередко он выступал на оперативках и собраниях, делился впечатлениями о командировках на родственные предприятия.

Говорил Швецов тихим голосом, без нажима, как будто даже безразлично. Но когда он начинал выступление, все замирали, боялись пропустить хотя бы одно слово. И каждая фраза его была четкой, несла в себе определенную мысль.

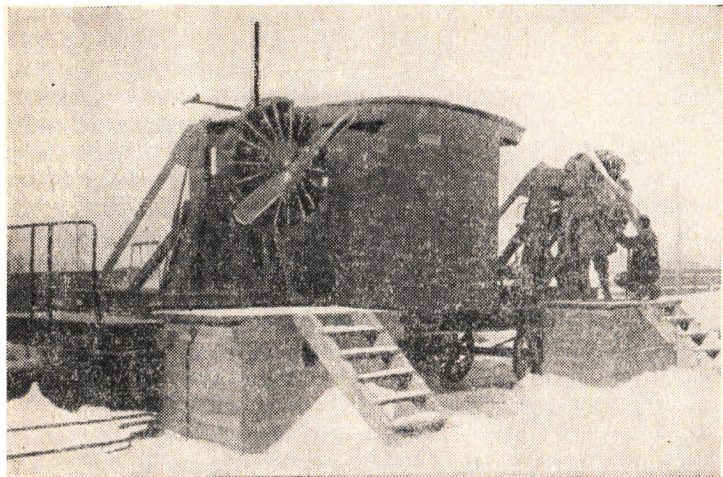
В технических вопросах авторитет Генерального конструктора был непререкаемым. Если сказал Дед (так за глаза часто называли Швецова), значит, правильно, значит, так и должно быть. Не раз я слышал, как о нем говорили: «Надо спросить, что думает золотая голова».

Страна высоко оценила труд и талант этого человека. Он избирался депутатом Верховного Совета СССР, ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда. Заслуги А. Д. Швецова отмечены четырьмя Государственными премиями, многими орденами и медалями.

Когда я направляюсь к заводской проходной, обязательно задерживаюсь у бюста Генеральному конструктору. Он вспоминается мне только живым — неотделимым от завода, от коллектива испытателей...

Мотористов в цех подбирали особо. В первую очередь брали ребят грамотных, отслуживших в армии. Среди них были Константин Локтев, Николай Драчев, Петр Богатов, Яков Семакин.

Душой тогда еще небольшого коллектива испытателей был бригадир Петр Богатов, высокий и стройный мужчина. Как перерыв — так все собираются вокруг него. У Петра на каждый случай жизни был анекдот, рассказывал он их мастерски, всех заражал своим чистым раскатистым смехом.



Продукция завода готовится к отправке на авиационные предприятия. 1938 год.

Богатов много лет работал в цехе, а затем по призыву партии уехал на село, возглавлял крупный колхоз.

На всю жизнь сдружались мы с Николаем Драчевым, который прошел на заводе путь от моториста до руководителя цехового бюро технического контроля. Немало было у нас с ним общих радостей, не раз приходилось делить и «шишки», которые получали от начальства.

Серьезный и деловой на работе, Яков Семакин был нашим предводителем во время отдыха. Одевался он щеголевато: хромовые сапоги гармошкой, галифе, пиджак, модная шляпа. Когда по вечерам мы ходили в сад имени Горького, Яша умел привлечь внимание девушек, быстро завязывал знакомство. Это получалось у него есте-

ственно, без всякой пошлости. Но не только общительностью притягивал он к себе. Яков — один из самых добрых и душевных людей, которых я встречал.

Всех нас сближала увлеченность новым делом, горячее желание быстрее овладеть новой профессией. Мы иногда сутками не уходили из цеха. Постепенно становились понятными таинственные хитросплетения металла, делались послушными кнопки, рычаги, системы, агрегаты.

Налаживать испытания помогали местные мастера и группа специалистов Московского авиационного завода. Днем под их руководством мы осваивали различные операции испытаний, а после смены — оборудование и конструкцию двигателя, учились работать с логарифмической линейкой.

Среди москвичей мне запомнился мастер К. Красов. Глубокие теоретические знания сочетались в нем с хваткой опытного рабочего. Ни одного лишнего движения, все действия четкие. Он требовал тщательно готовиться к началу смены, строго следил, чтобы всегда в порядке содержались испытательные стенды, были на месте инструменты.

Не сразу рождаются нужные навыки, появляется сноровка. Не научишься — не научишься. Редкий день обходился без каких-то уроков, иногда горьких.

Однажды при испытании мотора отказал ручной насос — прекратилась подача бензина в бак. Устранить неисправность на скорую руку не удалось. Я сбегал с бидоном за горючим и стал подниматься по лестнице к баку, который находился на высоте трех метров. Неожиданно лестница качнулась — мерное стекло бензобака треснуло. Бензин хлынул в наблюдательную кабину, где работала бригада.

Испугался я основательно. В лучшем случае это могло кончиться остановкой мотора, в худшем — пожаром.

Выручил мастер. Он отрезал кусок дюрита и закрыл им образовавшееся отверстие. В несколько секунд моя ошибка была исправ-

лена ловко и красиво. А у меня сразу одеревенели руки и ноги, будто только что разгрузил баржу с солью, как когда-то в юношеские годы.

Мастер не ругался, лишь укоризненно покачал головой. Я быстро собрал тряпками с пола горячее, открыл окно и двери, чтобы проветрить кабину от бензиновых паров.

Эх, и честил же потом себя, худо-некорыстно, весь вечер. Уважень, недотепа, не техникой бы тебе заниматься, а оглоблями махать! Решил твердо каждый день оставаться после смены в цехе. Штудировал инструкции, приглядывался к работе всех систем, еще и еще раз перебирал детали. Как-то вечером, увлекшись, не заметил, что сзади стоит и хитровато улыбается Красов.

— Ты чего же это, Петр Дмитриевич, во вторую смену решил поработать?

— А куда мне, холостяку, спешить, — попробовал отшутиться я. Мастер подмигнул и хлопнул по плечу.

— Хорошо. Узнаю уральцев. Ну-ка, давай проверим твои знания, навыки.

Красов задал несколько теоретических вопросов, попросил назвать какую-то формулу. Ответ, видимо, его удовлетворил.

— Думаю, еще один бригадир готов. А ты сам-то как считаешь, справишься?

Вообще-то я не шибко был уверен в своих способностях. Где там руководить людьми, когда самому надо учиться еще да учиться. Но вскоре действительно появился приказ о моем назначении бригадиром.

Возвращаясь со смены, завернул на квартиру к Василию Александровичу Паршенкову. Он встретил, как всегда, приветливо, угостил чайком. Рассказал ему подробно о назначении, о своих сомнениях.

— Слышал, парень, слышал. Начальство ведь, наверно, не без основания так решило — рекомендации давали московские мастера. Справишься, Петр Дмитриевич.



## УДАРНИКИ-ОТЛИЧНИКИ

**В** конце 1934 года закончилось строительство первой очереди монтажно-испытательных цехов. Два новых здания казались нам сказочным дворцом. Дорожки и границы участков покрыты облицовочными плитками. В наблюдательных кабинах вместо привычных потолков — перекрытия из специального стекла. Все приборы, трубопроводы, баки отсвечивают, как золотые.

На каждом стенде работала отдельная бригада. Наш стенд — второй. Я — бригадир. Павел Мальцев и Петр Соколов — мотористы.

Сдружились мы быстро. Павел имел стаж работы на Лысьвенском металлургическом заводе, во время службы в армии водил танки. Немногословный, дисциплинированный, влюбленный в технику, он по еле заметному отклонению в силе звука определял неисправности двигателя, мог быстро и точно их устранять.

А как споро и красиво он работал! Казалось, играючи перебирает болты, крепит их. Не глядя, достает нужный инструмент, кладет его на место. Я не встречал человека, который умел бы с такой точностью регулировать карбюратор. Если во время испытаний мотор начинало «трясти», Павел смотрел на выхлопное пламя. По его цвету он точно определял, какая свеча дает перебои, а замену их успевал сделать при технологической остановке мотора.

Оба моих помощника стали впоследствии бригадирами. Затем Павел из-за болезни сменил профессию, ушел в другой цех. Мы и сейчас встречаемся с Павлом Семеновичем. Живет он в просторной квартире нового микрорайона, у него трое детей, все взрослые, растут внуки. И при каждой встрече есть, конечно, о чем поговорить, есть что вспомнить.

Петр Соколов невысокого роста, всегда собран, подтянут, аккуратно подбиты фасонные усики. Отличный моторист, он в совершенстве знал слесарное дело, умел изготавливать специальные ключи, детали. Каждое пояснение, задание схватывал на лету.

С первых же дней работы в новом цехе мы старались перевыпол-

нять норму, действовать точно по инструкции. Если кто-то из бригады допускал оплошность, собраний и обсуждений не устраивали — я видел, что ребята переживают, и знал, что больше такого просчета не будет.

Автоматизм и точность в выполнении всех операций — это одно дело. Чтобы разобраться в вопросах, которые возникали почти каждый день, необходимы были и более основательные знания по физике, химии, механике. Я начал покупать техническую литературу, знакомил с ней своих товарищей. Мы стали постоянными читателями заводской библиотеки.

На смене выпадает несколько минут, когда мотор проходит приработку. Эти минуты мы всегда использовали для тренировки в подсчетах по формулам, работы с логарифмическими линейками. Соколову это давалось легко, а Мальцев пролил немало поту.

— Фу ты, черт, — не раз вздыхал он после занятий, — лучше бы еще один двигатель испытать.

Каждый двигатель проходил два вида испытаний: сдаточное и контрольное. После сдаточного — мотор полностью разбирали, осматривали, обмеряли все детали, заполняли листок дефектации. Затем — контрольное испытание в присутствии заказчика.

Чтобы представить, какой объем работы приходилось выполнять бригаде, скажу: при постановке двигателя на стенд требовалось поставить 223 детали, а после испытаний нужно было эти детали снять.

Мне очень нравился процесс испытания. После команды «К запуску!» встаю к сектору газа управления мотором. Павел Мальцев и Петр Соколов раскручивают вручную инерционный стартер. В тот момент, когда он завизжит от набранных оборотов, мотористы выбегают из рабочей кабины в наблюдательную и занимают места у пульта управления.

После включения стартера проворачивается воздушный винт (мулинетка), и мотор начинает давать вспышки, выбрасывает из выхлопных патрубков цилиндров густые клубы дыма. Теперь нужно поставить рычаг сектора на малый газ. Давление масла в двигателе

сразу же должно установиться во всех замеряемых точках, и тогда в полутемной рабочей кабине замигают голубые языки пламени выхлопа всех девяти цилиндров.

В такие минуты у всех торжественное, приподнятое настроение. Мотор живет! Дай ему крылья, и эта громада металла взмлет в воздух. Нарастающий рев кажется нам самой прекрасной песней.

Правда, не всегда эта песня для испытателей складывалась легко.

Один из двигателей в смежной бригаде стал перегреваться на первичной стадии испытания. Сделали вынужденную остановку, слили из маслоотстойника масло и обнаружили на сетке металлическую окалину.

— Черт побери, а если такое случится в небе? Самолет же не телега: развалится — не себерешь, — ругался мастер.

Пришлось снять мотор со стенда и направить его в полную разборку.

Специальная комиссия выяснила причину. Оказалось, что в механическом цехе не просверлили отверстия на задней крышке корпуса нагнетателя для входа масла в мотор и выхода обратно. Контролеры не заметили отсутствия отверстий. Не заметил этого и слесарь-сборщик. Короче говоря, деталь прошла через несколько рабочих рук, но брак остался. ЧП! Позор!

Прямого отношения к этой истории наша бригада не имела, но выводы, как говорится, мы сделали. Ведь если бы все испытатели знали устройство двигателя, кто-то непременно заметил бы ошибку. Нет, надо самим, как пять пальцев, изучить порядок окончательной сборки двигателя, «чувствовать» каждую деталь.

Я вызвался работать в свободные смены на сборке. Начальник цеха поддержал эту идею и направил меня к лучшему слесарю Николаю Новикову. Вместе с ним по винтику и болтику собирал я двигателя. Наконец, наступил день, когда Новиков сказал:

— Хватит ходить в учениках. Вот тебе, Петро, все узлы сдаточного мотора, собирай самостоятельно.

К концу сборки спина у меня была вся мокрая, но оказалось, не

хватает какой-то гаечки. Крутил, вертел. Леший знает, куда девалась. Пришлось разбирать частично мотор, а назавтра после смены снова идти в сборочный.

Осунулся, похудел в те дни, однако ходил в цех до тех пор, пока не стало казаться, что начинаю видеть моторы насквозь, будто они из стекла.

Тогда же я оформил свое первое рационализаторское предложение. Мне показалось невероятно трудным ставить шплинт для контровки корончатой гайки крепления магнето. Две шпильки размещались в труднодоступном месте между агрегатами — предложил изменить отверстие для шплинта.

Вообще-то это было не первое наше усовершенствование оборудования, но мы как-то и не думали о том, что их нужно оформлять. Николай Новиков разъяснил важность такой работы для других и подсказал, что на заводе открыта специальная мастерская для рационализаторов, где можно получить квалифицированную консультацию, самостоятельно изготовить детали. В этой мастерской я познакомился с интереснейшими людьми — Поляковым и Манжелиевским. По собственным чертежам они собрали два мотора. Один из этих моторов испытывался в нашем цехе.

Общение с рационализаторами, конечно же, не проходило бесследно. Хотелось и самому пораскинуть мозгами, не быть просто приставкой к умной машине.

Одной из наиболее сложных операций во время постановки мотора на стенд была заводка его в подмоторную раму. Несмотря на все предосторожности, выполнение этой операции часто приводило к дефектам — скалывались ребра на колодках магнето, получались вмятины на оплетках.

— Слушай, бригадир, — обратился как-то ко мне Петр Соколов. — А почему нам обязательно во всем повторять американцев? Мы же сами с усами — давай-ка расширим немножко раму.

И он предложил сделать в подмоторной раме вырез, внес ряд других усовершенствований. Суть их состояла в том, что часть ра-

бот проводилась при постановке двигателя на стенд. Когда мы рассказали о своих предложениях старшему мастеру, он решил посоветоваться с начальником цеха. Возвратился с листком бумаги, на котором была колонка цифр.

— Ну, вы профессора прямо, — сказал старший мастер. — Подмоторная рама имеет десятикратный запас прочности — безопасность обеспечена. Только вот что: дело это новое, и придется его выполнять пока только в вашей бригаде. Освойтесь — будем учить других.

Несколько дней подряд, закончив смену, мы оставались в цехе. Петр Соколов делал углубление в раме против бензонасоса, мы с Павлом Мальцевым спиливали правую и левую бобышки. Наконец, двигатель без всяких покачиваний, спокойно заводился в подмоторную раму, никакие детали при этом не повреждались.

Конечно, к каждой поправке в инструкцию на заводе подходили очень осторожно, ведь составлены они были на основании большого опыта. И главная задача на любом рабочем месте — не отступать от установленных правил. Однажды я сам убедился, к чему может привести пусть даже небольшое, но необоснованное отступление.

В соседней бригаде что-то не ладилось, и они попросили прислать им на помощь одного моториста, второго отправил на бензосклад и остался во время испытания один (что категорически запрещалось). Приборов много, взглянул на один, на другой и прозевал, когда уровень бензина в баке перевалил за контрольную метку на мерном стекле. Оставалось одно — закрыть кран, который находился под баком. Зажмурившись, подбежал под падающую струю этилированного бензина, и меня вмиг окатило с ног до головы. К счастью, неподалеку оказался мастер, он встал к управлению мотором, а меня отправил умыться и переодеться.

Но нет худа без добра. Этот случай подтолкнул к дельной мысли: а что, если поставить кран автоматический, который бы перекрывал трубопровод, когда бак наполнится бензином? Несколько вечеров присидел я над чертежами, расчетами и принес начальнику цеха свое предложение.

Такой кран со временем поставили. Постепенно усовершенствовали ряд других приборов и систем. В новом цехе почти полностью была исключена возможность соприкосновения людей с ртутью и этилированным бензином.

Единственное, с чем долго не могли покончить, — шум. Чтобы объясняться во время смены, испытатели разработали нехитрую систему жестикюляции. Большой палец кверху — значит все нормально, книзу — плохо. Этот же палец в горизонтальном положении — и хорошо, и удовлетворительно. Если бригадир показывает пальцами на глаза, а затем на бензобак — смотри за баком.

Шум был не только серьезной помехой в работе. Я заметил, что начинаю хуже слышать на одно ухо. Это было одной из причин, толкнувших сделать шаг, о котором, честно говоря, не очень-то приятно вспоминать. В августе 1935 года я написал заявление об увольнении.

Начальник цеха Леонид Семенович Татко взглянул на мое заявление и четко вывел в левом углу: «Отказать».

— Вот не ожидал от тебя. Один из лучших бригадиров в момент, когда вся страна ждет наших моторов... Не отпускаю. Работай.

Затем посмотрел мне в глаза и пригласил сесть.

— Трудно, конечно, понимаю. И шуму много, но ведь нигде пока не делают моторов на лугах среди цветочков. Между прочим, мне довелось побывать на лучших заводах за границей, и там на испытаниях такие же условия. Мы, разумеется, подражать в этом иностранцам не собираемся, но ты же видишь, что пока просто руки не доходят до всего. Авиация сегодня — главное, без нее нашу страну обязательно попытаются проглотить. А наладим выпуск двигателей — займемся шумами.

Время подтвердило правоту этого человека.

До прихода на завод Л. С. Татко прошел большую жизненную школу — был участником гражданской войны, учился в Военно-воздушной академии имени Н. Е. Жуковского, работал в Центральном институте авиационного моторостроения.

Немного было в те годы специалистов, сочетавших такую солидную теоретическую подготовку и практический опыт. Плюс ко всему у Леонида Семеновича были недюжинные организаторские способности. И это он блестяще доказал у нас, где продолжительное время возглавлял группу сборочно-испытательных цехов.

Строгий и требовательный, Татко не терпел расхлябанности, недисциплинированности. Но при любой «накачке» никогда не повышал голоса, говорил спокойно, рассудительно. При этом никаких поблажек, если дело касалось производства, он не допускал.

Я никому не рассказывал о беседе с Л. С. Татко по поводу увольнения, продолжал работать, как и прежде, с полным старанием, вскоре и забыл об этом разговоре. Раз надо — значит, надо.

В начале 1935 года бригада вплотную подошла к американским нормам. Позднее мы добились лучших результатов.

С первых дней участвовали в соревновании за звание ударников и не раз завоевывали первенство среди испытателей. О наших успехах часто сообщали «молнии», писали в газетах. В середине года Петру Соколову, Павлу Мальцеву и мне присвоили звание ударников и выдали удостоверения за подписью директора завода, секретаря парткома и председателя завкома.

В удостоверении указывалось, что оно дает право на получение льгот при распределении жилья, покупке товаров и продуктов в магазинах ораса. Ударникам оказывалось также предпочтение при выдаче путевок на курорты и в дома отдыха.

Следующей ступенькой в развитии социалистического соревнования была борьба за звание ударников-отличников. Если к ударникам причисляли того, кто просто перевыполнял нормы, то для отличников этого было мало. Они сдавали всю продукцию без дефектов, с первого предъявления, работали без брака, активно участвовали в общественной работе. И число таких людей все время увеличивалось. Вслед за нами в ряды отличников были зачислены бригады Петра Богатова, Александра Филимонова, Якова Семакина.

Партком и дирекция всячески поддерживали новое движение,

стремились сделать его массовым. У меня сохранилось выступление нашей многотиражки (4 сентября 1935 года). В корреспонденции «Ударник-отличник — ведущая фигура на производстве» говорилось:

«Победы завода за последний месяц свидетельствуют, что ударничество и социалистическое соревнование вступили в новую фазу. Основной фигурой, ведущей производство к новым победам, сейчас является отличник.

В связи с этим директор завода в приказе № 217 от 28 августа указал, что все преимущества в отношении отдельных категорий работников завода в первую очередь распространять на отличников.

Завести Книгу отличников, куда заносить по представлению цеховых организаций отличников с их портретами и характеристиками.

Отдел подготовки кадров вводит специальный учет отличников для выдвижения их на повышение квалификации.

Директор завода наградил первых лучших отличников завода почетными грамотами и премировал 200 рублями каждого.

Вот они, лучшие из лучших: Кедров — слесарь-лекальщик цеха № 9, Пепеляев — шлифовщик цеха № 9, Ожгибесов — бригадир цеха № 8...»

К этому времени мы внесли еще несколько поправок в американские нормы. Этому предшествовало то, что мы уточнили распределение обязанностей между членами бригады при постановке и снятии мотора на испытание. Все запасные детали и инструменты были у нас под руками, каждое движение рассчитано.

Я ввел строгий учет расхода времени, и после смены мы нередко устраивали своеобразное техническое совещание бригады, на котором сообща думали, как ускорить ту или иную операцию, и вот нам удалось найти рациональный способ крепления патрубков к цилиндрам мотора и штуцеров к бензонасосу, научились точно и быстро устанавливать штуцера на карбюратор с очень нежной резьбой.

В середине августа заводская «молния» сообщила о рекорде нашей бригады: была перекрыта американская норма — мотор испытан за 80 минут, тогда как за океаном на это тратят 90. Честно говоря,



для нас такой результат был неожиданным. Когда работаешь — думаешь не о рекорде. Хочется, чтобы все получалось ладно, красиво, четко. И еще пробуждается внутри какое-то чувство, которое толкает узнать, на что же ты в конце концов способен, что можешь.

Особой сенсации из нашего рекорда тогда никто не делал. И только после того, как в стране развернулось стахановское движение, начал проявляться большой интерес к нашему опыту, к нам стали присылать людей на стажировку, внимательно изучались все наши операции.

Думаю, нет большей радости для рабочего человека, чем видеть, что дело твоих рук доставляет людям удовольствие, что твою работу узнают по почерку. Особую гордость испытывала наша бригада, когда начальник цеха объявлял, что нам поручается какое-нибудь особо ответственное задание. Заданий таких было немало. Одним из них было испытание мотора, который предназначался для Международной выставки.

После сдаточного испытания мотор был вновь разобран, продефектирован и снова собран для контрольного испытания. Заглушки, гайки и фланцы, поставленные на выхлопные окна цилиндров, были никелированные, зеркальным светом отливала эмблема завода.

Как только мы подкатали монтажную тележку с мотором к испытательному стенду, в цех пришла большая группа представителей. Мы словно не замечали их, каждый твердо знал свои обязанности и четко их выполнял. Быстро сняли все переставные детали, закрыли мотор чистым чехлом, чтобы не сделать царапин.

В отличном состоянии отправили его на консервацию и упаковку. Настроение было праздничным. Возвращались домой, как будто и не было смены. Дай тогда, кажется, музыку — пустились бы в пляс.

Немало было таких торжественных дней в моей жизни. И я не представляю, как можно обойтись без них, не представляю людей, которым неведомы такие радости. А путь к этому один — честная, добросовестная работа, работа не по принуждению, а по призванию.

## ШАГНУЛИ ПЕРВЫМИ...

Осенью 1975 года страна отмечала сорокалетие стахановского движения. Указом Президиума Верховного Совета СССР высокое звание Героя Социалистического Труда было присвоено А. Х. Бусыгину, И. И. Гудову, П. И. Ковардак, К. Г. Петрову, Н. С. Сметанину... Первых стахановцев принял Генеральный секретарь ЦК нашей партии Л. И. Брежнев, они участвовали в научно-практической конференции, которую проводили ВЦСПС, Академия наук СССР, ЦК ВЛКСМ, ряд министерств и ведомств. Повсюду проходили встречи с ветеранами труда, с теми, кто по праву считается зачинателем могучего движения.

По-праздничному выглядел в один из августовских дней 1975 года и Дворец культуры нашего завода. Я снова увидел здесь помолодевшими товарищей моей юности — В. С. Харитонова, С. А. Усанина, В. В. Ярославцева, А. П. Скрюченкова и других, чьи имена стали широко известны в тридцатых годах на заводе. А рядом сидели нынешние стахановцы — ударники коммунистического труда, победители соревнования за досрочное выполнение девятой пятилетки. Было сказано много волнующих слов о преемственности поколений, о том, как живут и укрепляются традиции отцов и старших братьев.

Я видел себя таким же, как они, — молодым, сильным, жадным до работы. Да, такими были мы в годы молодости нашей страны, в годы нашей молодости.

Первое сообщение о рекорде донецких шахтеров ошеломляло: в 14 раз перекрыта дневная норма. И достигнуто это без помощи какой-то новой, невиданной техники. Обычный отбойный молоток, которым работали много лет. Газеты разъясняли, что Стаханов четко разделил труд между всеми членами бригады, по-новому организовал работу.

Я плохо знаком с угольной промышленностью и не все понял тогда в объяснениях. Но сама цифра — 14 — не могла не поражать: за один день — двухнедельная выработка! Как и многим другим, мне

думалось, что Стаханов человек не только сметливый, но и невероятно сильный физически. Но с газетных страниц улыбался обычный рабочий парень, каких немало можно было увидеть и у нас.

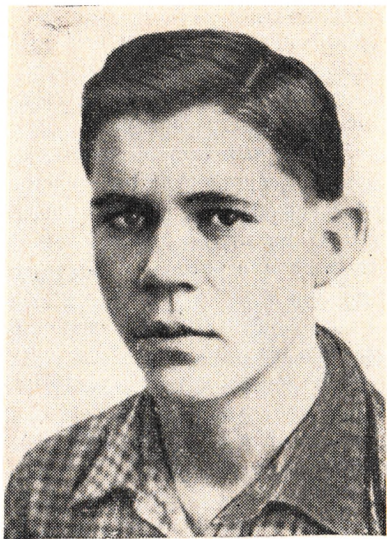
А сила начинания, словно цепная реакция, охватывала страну. Через несколько дней снова новость: кузнец Горьковского автозавода Александр Бусыгин отковал 1008 валов при норме 675. И при этом значительно опередил американских кузнецов фирмы «Грэнд Вильямс и К<sup>о</sup>». Это уже понятней. На нашем заводе тоже было самое современное оборудование и современные американские нормы. Значит, есть в стране люди, которые могут и на зарубежной технике добиваться лучших результатов, чем заокеанские рабочие. Есть нам на кого равняться, у кого учиться.

С самого начала стахановского движения дело это было главным для партийной организации. Первой стахановской бригадой на заводе стала бригада коммуниста Овладеева из механического цеха. Сотни коммунистов разъясняли людям значение почина, показывали пример нового отношения к труду. Широко была поставлена пропаганда опыта работы первых стахановцев. В каждом цехе броско оформлялись Доски показателей, о лучших достижениях рассказывали «молнии», стенная печать, многотиражная газета. «Лицом к стахановцам, к их нуждам и запросам» — таким был девиз всех партийных организаций.

Помню 16 октября 1935 года. В этот день формовщики нашего завода восемнадцатилетние парни Женя Носков и Анатолий Никитин вместо 25 деталей изготовили за смену 42. По процентам выработки они опередили нашу бригаду. Такого превышения американских норм на заводе еще никто не добивался.

Эта стахановская вахта была заранее продумана, в ее подготовке принимали участие многие специалисты. С Никитиным и Носковым несколько раз беседовали представители партийного бюро и начальник цеха. Директор завода распорядился: «Обеспечить товарищей всем необходимым для того, чтобы они показали, как надо работать по-стахановски».

**А. Никитин — стахановец, формовщик литейного цеха. 1935 год.**



Кое-кто, может быть, сейчас скажет: показуха. Не спешите с выводами. К новейшим по тому времени станкам встали люди, которые еще несколько лет назад держали в руках плуг, лопату, кайло. И вот рабочие получали наглядный урок: техника может давать больше, каждый из нас способен на большее. Дело за организацией, четкостью, рациональным использованием времени. На смену лозунгу «Техника решает все» приходил новый — «Кадры, овладевшие техникой, могут творить чудеса».

Среди определенной части рабочих довольно распространенным было в те времена мнение: если выполнишь норму на 100—200 процентов, то такой заработок не оплатят, а нормы пересмотрят. Требовалось нанести удар по подобной психологии. Сразу же после рекор-

да Носкова и Никитина состоялся митинг, на котором им выдали полный заработок за этот день — по 139 рублей.

Для рабочих, перекрывающих американские нормы, была введена прогрессивно-сдельная система оплаты труда, которая строилась с учетом качества продукции. Правда, в некоторых цехах были случаи, когда зарплата росла быстрее, чем производительность. За эти промахи покритиковал руководство завода в одном из своих выступлений нарком тяжелой промышленности Г. К. Орджоникидзе. После критики на заводе стали более обоснованно подходить к введению новых норм и расценок. Все изменения утверждали главный инженер и директор.

Да, ошибки были, но они не остановили и не могли остановить могучего роста инициативы и творчества сотен, тысяч людей. Стахановское движение охватило все цехи и участки, десятки бригад начинали работать по-новому.

19 октября 1935 года директор завода издал приказ № 256, в котором говорилось:

«...молодые рабочие 2-го цеха формовщики тт. Носков и Никитин при задании 25 стержней в смену дали 42 стержня, перекрыв тем самым так называемые технически обоснованные нормы. Заработок этих рабочих за эту смену выразился в 139 рублей каждого.

Ряд рабочих цеха № 9 далеко перекрыв данные им нормы, несколько не снижая качества своей работы, а наоборот, перекрывая по качеству задание, установленное для отличников завода. Тов. Тюрин — слесарь-лекальщик 7-го разряда — выполнил программу на 138 процентов. Тов. Михеев — токарь, выполнил программу на 126...

Бригадир цеха № 8 тов. Ожгибесов, работая бригадиром только с января 1935 года, уже перекрывает в 2 раза американские нормы и своей работой показывает пример старым квалифицированным работникам.

Широкая волна стахановского движения в стране и призыв нашего наркома тов. Орджоникидзе получают отклик на нашем заводе.

Однако, несмотря на эти ярчайшие примеры стахановской работы

тт. Носковых, Никитиных, Ожгибесовых, Поповых, Михеевых, Шамшуриных, мы все же не имеем должного разворота стахановского движения на нашем заводе.

Призыв слета стахановцев не подхвачен инженерно-техническими работниками завода, обязанными возглавить творческую инициативу масс и повести на основе стахановского метода весь коллектив завода к новым победам.

**Приказываю:**

1. Начальникам цехов, участков немедленно проработать призыв стахановцев-бусыгинцев, обращение наркома и ВЦСПС на всех заседаниях и технических совещаниях цехов.

2. Довести до каждого рабочего имени наших стахановцев, а методы их работы сделать достоянием всех.

3. Каждому инженеру, каждому технику, всему командному составу завода, начиная от бригадира и кончая начальниками цехов, отделов, главному инженеру и моему заместителю сейчас же продумать и провести ряд практических мероприятий на своем участке работы для того, чтобы помочь и создать условия для более быстрого претворения в жизнь стахановского метода работы.

4. О качестве инженера, техника как командира-организатора судить по тому, насколько он сумел подхватить знамя нового движения и перестроить в соответствии с этим свою работу на порученном ему участке.

К XVIII годовщине Октября дадим промышленности сотни Никитиных, Носковых, Ожгибесовых — наших стахановцев.

Вперед за высокую производительность труда на основе стахановского движения!

**За досрочное выполнение годовой программы!**

**Начальник строительства и директор завода  
И. Побережский».**

И стиль, и тон этого приказа дают представление о том, как энергично было поддержано на заводе новое движение, какое внимание уделялось ему с первых же дней.

В газетах тех лет крупным шрифтом набраны имена рабочих. Тысячи людей каждодневно убеждались, что к славе ведет только труд, что труд рабочего так же почетен, как труд конструктора, академика, государственного деятеля.

Не скрою, мне очень хотелось быть в числе лучших. Я десятки раз анализировал производственные операции, засиживался вечерами в библиотеке, просматривая технические новинки.

На испытании наскоком рекорда не поставишь, за день-другой его не подготовишь. Сократить время можно только за счет каких-то усовершенствований, более четкой организации труда.

Сколько раз нам казалось, будто бы все возможное достигнуто. И кто знает, может, остановились бы мы на месте, но почти каждый день заводская многотиражка рассказывала о новых рекордах. Неужели мы хуже других!

— Мозгуйте, ребята, мозгуйте, — не раз подзадоривал я своих напарников. Еще и еще раз подсчитывали, сколько времени занимает каждая операция. Расчеты подсказали: слишком много тратим времени на регулировку карбюратора.

А как ускорить эту операцию? Вроде бы делаем все, как полагается. Снова пришлось обратиться к помощи технических журналов. Копался, копался — отыскал любопытную статейку. Показал ее Мальцеву и Соколову.

Павел Мальцев сразу же ухватился за интересную мысль. Взяв лист бумаги, мы нарисовали схему, представили, как можно быстрее и надежнее выполнять операции.

На бумаге все получилось неплохо, а вот на практике никак не клеилось. Дело в том, что обороты мотора и его мощность зависели еще и от пропеллера, который служил воздушным тормозом. Если обороты велики, нужен пропеллер одного диаметра, если малы — другого.

Снова пришлось зарываться в технические журналы, советоваться с инженерами. В конце концов раскусил этот хитрый карбюратор. Оказалось, что нужно учитывать даже температуру окружающего

воздуха. Вот из таких казалось бы мелочей и складывались минута к минуте, сокращались нормы.

А жизнь диктовала все более высокие темпы испытаний. В сборочном цехе стахановцы перекрывали нормы на 250—300 процентов, моторы оттуда подавались быстрее, а испытательных стендов было мало, иногда двигатели выстраивались в длинную очередь, создавались заторы.

В такие трудные дни нередко ко мне подходил начальник цеха Л. С. Татко.

— Петр Дмитриевич, не смог бы ты задержаться с другой бригадой еще на одну смену? Видишь, какое положение.

И я оставался. Не раз сестра Лиза прибегала к проходной узнать, почему брат не вернулся домой. Она всегда ждала моего прихода со смены, успевала к этому времени выучить уроки, приготовить ужин.

С праздничным настроением спешил я всегда на завод. Действительно, творилось что-то невероятное. То, что вчера было достижением, сегодня — становилось обычным. Рушились старые представления о нормах, сроках, отношении к работе.

Именно тогда родилось у нас дерзкое решение: выполнять часть операций, когда мотор только поднимается на стенд. Установили такой порядок: пока Павел Мальцев ведет подъем, Петр Соколов должен поставить два или три выхлопных патрубка. Я выполняю работы, связанные с резьбовыми соединениями, — ставлю штуцера замеров давления масла в носке картера и в маслососе, надеваю кусочки разрезанных дюритов на оплетки коллектора зажигания, снимаю эбонитовые колодки с обоих магнето. Затем мотор заводим в подмоторную раму всей бригадой.

Новшество наше было для многих неожиданным. Хотя таль для подъема мотора подвергалась периодическому осмотру и проверке, но вдруг случится: не выдержит и придавит кого-нибудь из бригады.

— Черт-те что посоветовать вам, — покачал головой мастер. —



Запретишь — скажут, подножкуставишь стахановцам. С другой стороны — никто еще так не работал, вдруг авария...

Треска бояться — в лес не ходить. Я решил взять ответственность на себя.

— Что за реорганизацию опять учинили? — приходит через несколько часов Л. С. Татко.

Ну, думаю, влетит сейчас за самодеятельность. Но начальник цеха отозвал меня в сторону и показал длинные расчеты.

— Риск обоснованный. Запас прочности талей и других креплений вполне солидный.

Назавтра Татко с часами в руках наблюдал за нашей работой с начала смены. Когда мотор был снят со станка, похвалил:

— Молодцы! Здорово нос американцам утерли. Нужно будет внести поправочку в инструкцию. Ну, а вам придется показать свои приемы другим бригадам, подучить людей.

И мы показывали. Число стахановцев изо дня в день увеличивалось. Так что нелегко, очень нелегко было держать высокую марку. Но, правду говорят, нет предела инициативе.

Приходит как-то на смену Петр Соколов с загадочной улыбкой.

— «Шарики» раскрутились у меня вчера вечером. Возьмите-ка по листочку бумаги и нарисуйте гаечные ключи, о которых мечтаете. Чтобы и удобные, и надежные.

К следующему утру мы с Мальцевым принесли такие рисунки. Петр внимательно их просмотрел, внес какие-то поправки, а через несколько дней изготовил новые инструменты.

Тоже вроде простая вещь, можно было бы давно додуматься. Но хорошие идеи приходят, к сожалению, не каждый день. И нередко задним числом они кажутся нам слишком простыми и очевидными.

Мы не держали новые ключи под замком. Отработав смену, передавали другой бригаде. Наши ключи увидел начальник цеха и приказал изготовить по их образцу несколько комплектов. Да, если хорошо подумать, можно достигнуть многого. И не последнюю роль в этом играет организация, четкий порядок в работе. У нас установи-

лось правило: приходите на смену минут за тридцать до начала, интересоваться, какая работа сегодня предстоит. Иногда это были испытания мотора, иногда сдача двигателя заказчику. В соответствии с этим и велась подготовка к смене.

Перед концом рабочего дня я всегда выделял одного моториста для подготовки следующего мотора к испытанию. Он ставил запасные детали: авиасвечи, выхлопные патрубки, воздухозаборник на карбюратор. С этой же целью, если стенд бывал свободен, мы шли всей бригадой в сборочный цех (а он находился рядом за кирпичной стеной), получали готовый мотор и транспортировали его на четырехколесной монтажной тележке к испытательному стенду. Такая подготовительная работа тоже давала свои «плоды»: неуклонно росли мастерство и производительность труда.

Размышляя о том времени, должен сказать, что наши достижения были бы невозможны без твердой и сознательной дисциплины. Мне никогда не приходилось повторять своих распоряжений, повышать голос. На производстве любое замечание и Павел Мальцев, и Петр Соколов воспринимали как приказ. Не помню случая, чтобы кто-то из них ушел без разрешения с рабочего места даже на перекур. А о прогулах и опозданиях — и речи не было. Мы просто не представляли, что можно иначе относиться к делу.

Подводя первые итоги стахановского движения на заводе, Л. С. Татко писал: «Некоторые товарищи в первое время... рассуждали примерно так: стахановские методы основаны на спешке, на гонке и это якобы повредит качеству, другими словами, применение стахановских методов труда идет в ущерб качеству.

Что же показала действительность, что показала жизнь? Жизнь показала обратное. Два месяца работы по новым методам со всей убедительностью говорят, что качество неизменно повышается. Объяснение этому довольно простое. Стахановские методы ни в коем случае не основаны на спешке и гонке, а наоборот, основаны на правильной организации труда, на правильной расстановке сил, на применении хорошего инструмента. А там, где организация лучше, где

люди подобраны, где инструмент и приспособления лучше, там и качество лучше»\*.

Так что нынешний курс на эффективность и качество идет не по целику. Тропинки к нему начали прокладываться еще в тридцатые годы. Не случайно с таким интересом в последние годы относятся к стахановскому движению, изучают его опыт.

## «ОПРОКИНУЛИ ВСЕ ВВЕРХ НОГАМИ»

**В** ноябре 1935 года в Москве начало работу первое Всесоюзное совещание стахановцев. Открывая его, Г. К. Орджоникидзе говорил: «То, что нам дали Стаханов, Дюканов, Бусыгин, Виноградовы и Кривонос, и то, что сотни и тысячи людей последовали их примеру, вон выходящий факт огромной важности. Надо прямо сказать: то, что было освещено всякими «научными нормами», «учеными» людьми и старыми практиками, эти наши товарищи опрокинули все вверх ногами, выбросили ко всем чертям, как устарелое и задерживающее наше движение вперед».

Партия и правительство высоко оценили новое движение, поддержали его в самом зародыше и приняли меры к распространению по всей стране. Об этом говорит и совещание, на котором выступили И. В. Сталин, Г. К. Орджоникидзе, К. Е. Ворошилов, П. П. Постышев и другие видные руководители партии и Советского государства.

Да, это был действительно резкий скачок к более высокой производительности труда, новому отношению к работе.

За несколько недель в числе других наша бригада стала на виду у многотысячного коллектива, о нас писали газеты, мне приходилось выступать на производственных совещаниях и собраниях. Вместе с тем обострилось чувство внутренней собранности и ответственности.

---

\* Вперед и выше. Свердловск — Москва, 1936, с. 73.

Но, может быть, самое главное, что лично для меня принесло стахановское движение, — это десятки новых друзей и встреч. Сколько я узнал интересных людей, как многому у них научился!

Вскоре после Всесоюзного совещания открылся слет стахановцев в Свердловске. Во вступительном слове секретарь обкома партии И. Д. Кабаков в числе зачинателей этого движения на Урале назвал и мою фамилию. Мне впервые пришлось выступать перед такой большой аудиторией. Говорил я о работе нашей бригады, о том, как сокращаем время на различные операции, как перекрыли американские нормы.

Во время этой поездки я не только познакомился со стахановцами других городов, но и лучше узнал наших, заводских передовиков. Особенно близко мы сошлись со слесарем-лекальщиком Михаилом Гавриловым. Коренной уралец, он приехал в Пермь на сооружение моторостроительного по комсомольской путевке из Нижнего Тагила. Копал землю, работал каменщиком. Когда вступила в строй первая очередь инструментального корпуса, Михаил одним из первых освоил сложный оптико-шлифовальный станок и первым довел выполнение норм до 350 процентов.

Вместе с Гавриловым мы поставили свои подписи под обращением комсомольцев завода ко всем молодым стахановцам Урала. В обращении говорилось: «Обязуемся к X съезду комсомола стахановский метод работы сделать достоянием каждого молодого рабочего. Этим добьемся того, что наши фабрики и заводы будут выпускать продукции в 2—3 раза больше, чем теперь».

Не раз сходились в жизни наши дороги. Вместе с Гавриловым мы были на приеме у Г. К. Орджоникидзе, получили первые награды, ездили в Америку. Общительный, разговорчивый, он быстро располагал людей к себе, не раз приходил в трудную минуту на выручку.

Во время войны Гаврилов работал заместителем директора завода по рабочему снабжению, многие годы возглавлял различные цехи. Как-то зашел к нему в приемную во время оперативки и разговорился с молодым рабочим.

— Как Михаил Георгиевич-то, крепко стружку снимает?

— Когда надо, снимает, — ответил парень. — А вообще-то мужик что надо. Лучше отца родного другой раз, поможет, посоветует. Да и вообще понимает он рабочего человека.

Слышать такое о своем товарище всегда приятно...

Первые заводские стахановцы были молоды. Самому старшему из нас тогда не исполнилось еще и тридцати, но в сравнении со стахановкой Ксенией Брюховой мы выглядели пожилыми.

Казалось, вся она какой-то незатухающий родник энергии. Невысокого роста, с живыми карими глазами. Эта девушка не ходила — летала.

Ксения приехала в Пермь из деревни. Подростком работала на заводе «Красный строитель» съемщицей кирпича. На моторостроительном возила на тачке гравий, потом ей доверили лошадку, а через четыре месяца она уже была мотористом в мастерских. С пуском механического цеха Брюхова закончила трехмесячные курсы и стала шлифовщицей, возглавила бригаду. Многие не верили, когда вместо тридцати она стала затрачивать на изготовление детали всего восемь минут. Люди специально приходили в механический, чтобы посмотреть, как она работает.

— Женщины-то в нашем цехе меня сумасшедшей зовут, — рассказывала со смехом Ксения, — чо это ты, мол, делаешь, ведь всем же норму повысят. Работай потише. А у меня, видно, характер такой — не могу иначе.

Особых усовершенствований и рационализаторских предложений девушка не предлагала, да и не просто это сделать на станке, где не было никаких автоматических передач. Секрет в том, что у нее все было рассчитано, отлажено, не терялось ни одной минуты попусту. Она была по-настоящему талантлива и трудолюбива, из тех, у кого любое дело поет в руках.

— Да это просто у меня станок волшебный, — отбивалась она иногда от расспросов. Но когда однажды ушла в отпуск и к станку временно встал другой человек, выработка резко скатилась вниз.

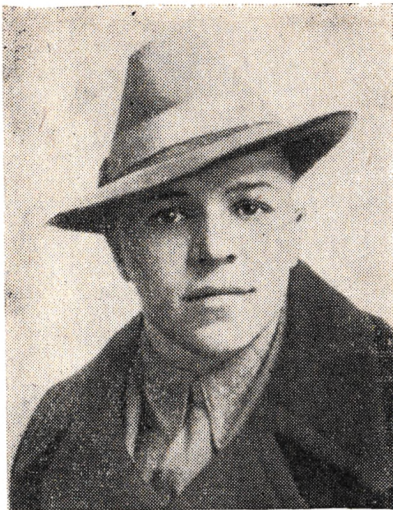
М. Гаврилов — один из первых стахановцев завода, слесарь-лекальщик инструментального цеха. 1937 год.



Ксения Кузьминична (в замужестве Оконешникова) всю жизнь проработала на заводе. Ее дети получили отличное образование. Дочь — кандидат медицинских наук, сын — конструктор. Есть внуки. Но время не изменило характер этой замечательной женщины, она неперменная участница многих общественных мероприятий, часто встречается с молодежью.

Широко известным в тридцатые годы было имя Гриши Минина из коми-пермяцкой деревушки Квать-Мордва. Семнадцатилетним подростком пришел он к нам на завод из детского дома, где Советская власть вырастила и выучила бывшего беспризорника.

В механическом цехе, куда его направили на работу, Григорий



Н. Ломаев — стахановец, станочник литейного цеха. 1935 год.

быстро освоил станок по нарезке шпилек и постепенно стал перегонять своих учителей.

В первые дни стахановского движения Минин предложил сделать к станку упор, чтобы можно было нарезать шпильки любой длины, переставил коробки с материалом. И вскоре завод узнал еще об одном стахановце: Григорий выполнил норму на 215 процентов.

Продолжительное время рекорд этот был на участке недостижим. Обогнал Минина его же сменщик Хлебутин.

— Не сдам своего рекорда, — заявил Григорий.

В следующую смену он выполнил задание на 250 процентов, Хлебутин — на 300...

Соревнование охватило весь участок. Стали стахановцами работавшие рядом с Мининым девушки Меньшикова, Юшкова, Русских.

Даже семнадцатилетний Вася Губин, которого все считали человеком ленивым, выполнил норму на 190 процентов.

Одной из первых многостаночниц в моторостроении стала комсомолка нашего завода Оля Цапик. Вначале она изучила работу горизонтально-фрезерного станка, затем вертикального, резьбо-фрезерного, долбежного. К 1936 году девушка работала одновременно на трех станках, постоянно перевыполняла задание, добивалась отличного качества.

Действительно, получалось, как в песне, — героем становился любой, десятки, сотни неизвестных раньше рабочих делали настоящие чудеса.

Пожалуй, только внушительной фигурой да спортивной выправкой отличался от других выпускник ФЗУ Николай Ломаев, когда пришел в литейный цех. Но через несколько дней он показал и твердость характера. В этом цехе был старый, изношенный станок по изготовлению графитных форм, от которого все отказались. Не прельщали ни высокие расценки, ни сниженные нормы. И вот подходит к начальнику участка Николай.

— Разрешите перейти на старый станок?

Начальник скептически посмотрел на дерзкого молодого человека.

— Ну, ну, попробуй. Не получится — ругать не буду.

Ломаев начал с того, что основательно вычистил станок. Затем все отрегулировал, подправил, попробовал работать на разных скоростях. А через несколько дней установил четыре резца вместо прежних двух, по-новому закрепил сверло. Вскоре начальник цеха был ошарашен сообщением мастера: Ломаев выполнил норму на 300 процентов.

В подвальный этаж, где стоял старый станок, начальство заглядывало редко. Но тут пришли все руководители цеха, многие рабочие.

Графитные детали, которых так не хватало раньше цеху, не сдерживали больше работу. А Ломаев только набирал темпы. Он



выполнил норму на 600 процентов, потом удвоил эту цифру. Однако и это не было пределом. Старый станок оказался способным на фантастическую выработку — 2000 процентов.

С выдающейся победой молодого токаря поздравил секретарь ЦК ВЛКСМ А. Косарев.

Сила настоящего почина — в его массовости. Пример стахановцев расшевелил, растормошил даже самых безразличных. Люди и техника оказались способными на такое, что совсем недавно казалось невозможным.

«Раньше мы смотрели на американские нормы как на святыню, — писал директор завода И. Побережский. — Достаточно было сказать: «Так делают в Америке», и все становилось ясным. Иначе и быть не могло...

Теперь времена несколько иные. Наши стахановцы, перекрывающие американские нормы, заставили нас критически подходить к процессу изготовления мотора. Американский процесс не является сейчас идеалом. Мы вносим в него поправки, коррективы» \*.

Стахановское движение стало той силой, которая позволила коллективу завода досрочно выполнить производственную программу 1935 года.

...30 ноября в сборочном цехе было торжественно, как в день большого праздника. Сюда пришли директор Побережский, главный инженер Макеев, главный конструктор Швецов, представители горкома партии и горисполкома.

— Не подведи, Ожгибесов, тебе испытывать последний мотор программы 1935 года, — пожал мне руку Татко.

О том, что завод должен скоро завершить годовой план, я знал, но то, что это произойдет в нашу смену, было неожиданным.

Машина пришла в цех, украшенная флажками. Сдерживая волнение, мы встретили мотор как обычно. А через несколько секунд я уже позабыл, что за нашей работой наблюдает высокая комиссия.

---

\* Вперед и выше, с. 10.

Мысли были об одном — ничего не упустить, сделать все точно. Никакой суетливости, никаких лишних движений. Без всяких слов и знаков мы с мотористами понимали друг друга.

Закончив испытания, взглянул на часы: без тридцати минут двенадцать. Все в порядке: до 1 декабря мотор будет снят со станка и отправлен на упаковку.

Неожиданно появился Леонид Семенович Татко.

— Молодцы! Отлично работали, по-стахановски. Садись в директорскую машину, езжай подписывать рапорт правительству. Тебя ждут.

Встреча проходила в городской гостинице, где проживали многие специалисты завода. Здесь собрались инженеры, конструкторы, лучшие рабочие. Директора еще не было. В ожидании люди стояли группками, разговаривали. Я тихонько разделся и пристроился в стонке.

— А где герой сегодняшнего дня товарищ Ожгибесов? — раздался вдруг голос Иосифа Израилевича Побережского. Он приветливо улыбнулся, крепко сжал руку.

— Ну и ну, не думал, что такой робкий. Рекорды бить не боишься, а тут застеснялся. Проходи, садись, здесь все свои.

Постепенно стеснение проходило. Директор попросил рассказать, как закончилась последняя смена, как идут дела в цехе. Расспрашивал он заинтересованно, слушал внимательно.

Впервые я увидел И. И. Побережского вскоре после его назначения на наш завод, в 1934 году. К управлению подкатил «бьюик», и из-за руля вышел плотный человек с хорошей военной выправкой. Его встретил комендант, похожий на кавалериста, в хромовых сапогах, длинной шинели. Он четко доложил, что никаких происшествий за прошедшую ночь не случилось.

Но ближе познакомиться довелось только через несколько месяцев, когда меня пригласили к директору вместе с другими стахановцами. В кабинете — ничего лишнего, стоят перпендикулярно два сто-

ла, стулья с высокими спинками. Иосиф Израилевич встал, пожал каждому руку, усадил.

— Это у нас не официальное совещание. Я не приглашал никого из начальников цехов. Регламент, конечно, тоже устанавливать не будем. Рассказывайте откровенно о своей работе, трудностях. Внесите предложения.

Директор никого не перебивал, тактично задавал вопросы. Когда стахановцы перечисляли недостатки, брови его хмурились, взгляд становился пронзительным, жестким.

— Что же вы молчали? Приходите прямо ко мне, в партком. А по результатам нашей сегодняшней беседы я издам приказ...

Такой приказ действительно появился. Тон его был категоричный.

В годы гражданской войны И. И. Побережский был комиссаром знаменитой 51-й Перекопской дивизии, за подвиги в боях с белогвардейцами имел два ордена Красного Знамени.

Мы слыхали, что в числе первых советских слушателей Иосиф Израилевич поступил в Военно-воздушную академию имени Н. Е. Жуковского, затем работал мастером, заведующим отделом, директором одного из крупных авиадвигательных заводов. Довелось побывать И. И. Побережскому и на высоких постах в Главном управлении авиационной промышленности. Рассказывали, что в Пермь он приехал по рекомендации Г. К. Орджоникидзе.

Политработа в армии, годы учебы в академии не прошли даром. К мнению И. И. Побережского прислушивались опытные специалисты. Он умел устанавливать контакты с людьми, увлекать своими идеями.

В 1973 году издана книга «Были индустриальные», где инженер-самолетостроитель И. М. Данишевский, который начинал тогда работать в Перми, пишет:

«Авиадвигательный завод... был едва ли не лучшим в мире. Он был построен и оборудован по последним для середины тридцатых годов требованиям мировой авиационной техники. Он был самым передовым по производственной культуре и по той, я бы сказал, одержи-



мости, которая господствовала во всех его звеньях, по стремлению сделать самый совершенный двигатель для советских самолетов... И главным в этом созвездии одержимых, талантливых, увлеченных людей был самый талантливый и самый увлеченный и одержимый — директор завода, коммунист **И. И. Побережский**».

Конечно, рабочему или бригадиру не так уж часто доводится встречаться с директором столь крупного предприятия. Но присутствие такого человека сказывается на общей атмосфере цехов, передаются его слова, становятся известными поступки, манеры.

Всегда подтянутый и аккуратный, **И. И. Побережский** не терпел неряшливости, расхлябанности.

На заводе долго пересказывали такую историю. Один из участ-

ков выбился из графика. Мастер сутками не уходил из цеха, перестал следить за собой, оброс.

Как-то на участок пришел директор. Решив производственные дела, он обратил внимание мастера на его внешний вид. Мастер промолчал, но на завтра явился в таком же виде. На следующий день посыльный вручил ему пакет и сказал: «Это от директора. Просил передать лично». В пакете оказался бритвенный прибор...

Весть о директорской посылке облетела весь завод. И это подействовало лучше любых нотаций и наставлений.

Не приходилось мне слышать от И. И. Побережского грубого окрика, бранного слова. А как он умел выступать! Никаких прикрас, лишних обещаний. Но послушаешь его, и прибавляется уверенности в своих силах. Бесспорно, его влияние испытали на себе руководители всех рангов. И впоследствии, когда приходили новые директора, у меня была высокая мерка для сравнения.

А вечер в гостинице помог мне увидеть директора как общительного человека, интересного собеседника. Он не подавлял эрудицией, держался просто, по-товарищески.

В своем выступлении на встрече директор И. И. Побережский сказал:

— Что помогло нашему заводу в годичный срок освоить производство мотора, не уступающего по качеству заграничным? Прежде всего, мощная волна стахановского движения. Рекорды Носкова, Никитина, Ожгибесова и других, перекрывших американские нормы. Их достижения имели такое же значение для завода, как для Донбасса подвиг Стаханова...

В столицу был отправлен рапорт:

«Рапортуем нашей Партии и Правительству, что первая в жизни молодого завода правительственная программа на сегодняшнее число по техническому освоению производства и испытанию машин полностью выполнена. Производим сдачу и отправку последней партии...

От имени коллектива рабочих, инженеров и служащих завода ходатайствуем перед Советским правительством о зачисле-

нии завода в строй действующих предприятий тяжелой промышленности».

В ответ на эту телеграмму Г. К. Орджоникидзе пригласил группу специалистов и стахановцев завода в Москву.

## РУКОПОЖАТИЕ НАРКОМА

**К**огда стало известно, что я включен в состав заводской делегации, которая поедет в Москву, пришлось задуматься о своем внешнем виде. Хоть заработок был к тому времени неплохой, хоть смолоду не журил и не увлекался спиртным, лишних денег не водилось. Часть зарплаты регулярно отправлял родителям, в Перми на моем иждивении жила сестра-школьница Лиза, остальные деньги распределял на питание, книги, кино.

На работу я ходил тогда в кожаной спецовке, дома донашивал армейскую форму. Для праздников и различных слетов был недорогой костюм, а вместо пальто служила красноармейская шинель.

Понятно, что ехать в таком виде в столицу было неудобно.

Впервые в жизни купил тогда я себе пальто — зеленоватого цвета с серыми крапинками. Вечером глянул на себя в зеркало и не узнал: елки-палки, прямо иностранец из кинофильма.

Вся делегация ехала в одном плацкартном вагоне, многие впервые отправлялись в Москву. Настроение было приподнятое, смеялись, пели, рассказывали всякие истории.

В столице встретил представитель нашего завода и сообщил, что бронированы места в гостинице «Гранд-отель». В номере на четырех человек поселились Миша Гаврилов, Женя Носков, Алексей Сапегин и я. Потом к нам присоединился и секретарь заводского комитета комсомола, веселый и обаятельный парень Александр Мешко. Его поселили с незнакомыми людьми, но ребята пошли к администратору и упростили, чтобы поставили еще одну кровать в нашей комнате.

Первый день был свободным, и всей пятеркой мы отправились бродить по городу.

Столица... После Перми она показалась многолюдной, шумной. Мы увидели Красную площадь, метро, знакомые по картинкам здания, памятники. К вечеру едва таскали ноги, проголодались.

Поужинали в номере и рано улеглись спать — на завтра весь день был расписан по часам.

Первая встреча состоялась с заместителем наркома тяжелой промышленности. Познакомившись с каждым, он расспрашивал о работе, интересовался, как обеспечены жильем, как с питанием. А в заключение сказал: «Товарищ Орджоникидзе сейчас очень занят, но пермяков он примет обязательно». Время встречи назначено на завтра.

Затем с нами беседовал командующий Военно-Воздушными Силами РККА, член Реввоенсовета СССР, командарм 2-го ранга Я. И. Алкснис. Он поздравил с трудовой победой, говорил о перспективах развития авиации, о том, какие моторы нужны сейчас армии.

Очень тепло встречали делегацию на самолетостроительном заводе. Мы побывали во всех цехах, разговаривали с рабочими. Поговорить было о чем: москвичи получали наши двигатели. Нам показали самолет серийного выпуска, на котором был установлен мировой рекорд высоты. Мне очень хотелось взглянуть на номер мотора — может, его испытывала наша бригада, но сделать это было непросто: нужно раскрывать двигатель.

Мы интересовались и выработкой, и культурой производства, и организацией соревнования. Приятно было, что наш завод, пожалуй, ни в чем не уступал столичному предприятию.

Вечером 15 декабря мы были в приемной Серго Орджоникидзе. Все торжественные, взволнованные, в праздничных костюмах. Не шутка ведь, встреча с таким человеком. Соратник Ленина, с ним работал, встречался. Известный всему миру нарком...

Ровно в 21 час секретарь пригласил в небольшой зал, где Т-образ-

но были установлены столы. Не успели мы занять места, как из боковой двери вышел Григорий Константинович. В зеленой гимнастерке, галифе, хромовых сапогах. Среди густой шевелюры заметно пробивалась седина.

Мы встали, зааплодировали. Григорий Константинович поздоровался с каждым за руку, попросил располагаться.

Первым краткое сообщение о досрочном выполнении годовой программы сделал И. И. Побережский, потом рассказывали о своей работе Женя Носков, Оля Цапик, начальники цехов. Дошла очередь и до меня.

Конечно, бумажка была написана заранее, но нас предупредили, что Орджоникидзе не любит, чтобы читали. А тут, как на грех, все слова вылетели из головы. Прокашлялся, глянул на Мишу Гаврилова. Тот подмигивает: не робей.

Я рассказал о работе бригады. Вначале мы затрачивали, говорю, на постанковку мотора на стенд восемь часов, а контрольное испытание продолжалось сутки и более. Сейчас все успеваем сделать за одну смену, американская норма перекрыта. Коротко перечислил основные усовершенствования в оборудовании: улучшили работу ртутных весов (с их помощью замеряется мощность мотора), сделали надежное крепление «вилки» у гибких валиков, набор новых ключей...

Стараемся не терять ни одной минуты, любой из нас может заменить друг друга.

Как и других, нарком слушал меня внимательно, понимающе кивал головой, делал какие-то заметки. Если кто-то переходил на общие фразы, он тактично задавал конкретные вопросы, уточнял детали. Удивляло, что Григорий Константинович отлично разбирался в тонкостях наших профессий.

Когда Михаил Гаврилов сообщил, что выполняет нормы на 350 процентов, Орджоникидзе поинтересовался: а сколько человек работают так же в инструментальном отделении?

Михаил стушевался и вопросительно посмотрел на директора.



— От наркома нет никаких секретов, — сразу же откликнулся И. И. Побережский. — Здесь можно называть любые цифры, любые факты.

Часа два длилась беседа, а потом Григорий Константинович отложил в сторону записи.

— Когда мы давали вам производственную программу, — сказал он, — кое-кто сомневался: завод, мол, еще строится, кадров нет. Но у меня была твердая уверенность, что программа будет выполнена. И вы ее выполнили. Радуюсь вместе с вами, поздравляю вас. Это — большая победа. Добиться ее вам помогло знание дела, огромное желание справиться с трудным заданием. Завод работает лучше других моторных заводов.

Очень высоко оценил нарком заслуги И. И. Побережского, назвав его одним из самых блестящих директоров.

Свою речь он закончил тем, что стране нужен еще более мощный мотор. И Григорий Константинович выразил надежду, что пермяки сумеют выполнить любое задание партии и правительства.

В заключение снова поднялся И. И. Побережский. Коротко рассказав о планах завода, он высказал мысль о том, что неплохо бы послать стахановцев завода в Америку. Пусть посмотрят, в чем мы опередили фирму «Райт» и в чем она ушла вперед.

— Хорошо, пошлем, — коротко ответил Серго. И на прощание снова пожал руку каждому из нас.

Уходили мы от наркома окрыленные. Каждый чувствовал пожатие большой мягкой руки человека, которого любила и знала вся страна. До утра в нашей комнате никто не спал, делились впечатлениями. Одно желание переполняло всех: обязательно оправдать доверие Серго. Казалось, он сам будет видеть сейчас работу каждого из нас.

«Выполним любое задание, пермяки не подведут», — говорил каждый себе мысленно.

Возвратившись на завод, все стахановцы, побывавшие в столице, получили подарки от С. Орджоникидзе. Нам с Михаилом Гаврило-



Стахановцы завода в редакции газеты «За индустриализацию» 17 декабря 1935 года. Москва.

вым вручили по велосипеду, радиоприемнику, патефону, а также часы. Каждому еще достались отрезы на костюм и пальто.

Совершенно неожиданными были для меня заводские подарки — ордер на квартиру и путевка в Крым, в Ливадию.

Слава о стахановцах нашего завода уже шла по стране. О встрече с С. Орджоникидзе рассказала центральная печать, наши фотографии были опубликованы в газете «За индустриализацию», там же был напечатан большой очерк о работе нашей бригады.

От такой известности я испытывал сложное чувство. С одной стороны, было приятно. Но с другой... Мне казалось, что еще не заслужил такой чести. Общение с инженерами, встречи в столице показали, что у меня немало пробелов в технических знаниях. А ведь

стахановцев считали людьми особыми. Нужно учиться, обязательно учиться — зрело решение.

В это время для инженерно-технических работников при заводе открылся филиал Авиационного института хозяйственников. В порядке исключения туда были приняты Михаил Гаврилов и я. К каждому из нас прикрепили преподавателей иностранного языка и математики, которые приходили заниматься на дом. Экзамены принимались в пермских вузах, иногда на них присутствовал декан нашего института.

К сожалению, закончить этот институт не пришлось. Не знаю точных причин, но филиал ликвидировали. Однако я продолжал заниматься самостоятельно, мечтал поступить в Промышленную академию. И только война помешала осуществиться этой мечте.

В тридцатые годы зарождались различные формы содружества рабочих с учеными и инженерами. Одной из таких форм были письменные консультации.

После слета стахановцев в Свердловске я получил такое письмо: «Дорогой товарищ Ожгибесов П. Д.!

Уральский Дом техники предлагает Вам помощь консультацией и советами в разрешении всех технических вопросов, вопросов организации производства, труда, заработной платы, с которыми Вы сталкиваетесь в процессе своей работы на производстве и не можете разрешить на месте.

Для обеспечения Вас всесторонней консультацией мы установили связь со всеми научными институтами и учеными уральских научно-исследовательских институтов и вузов. В отдельных случаях, особо серьезного характера, мы можем приглашать и получать консультацию для Вас ученых и научных институтов центра.

Также по Вашему требованию можем снабжать Вас и доставать Вам нужную техническую литературу и делать переводы из иностранной литературы и давать Вам материалы по интересующим Вас вопросам из патентной и изобретательской литературы.

Все это осуществляется совершенно бесплатно. Просим Вас лич-

но и рекомендовать Вашим товарищам-стахановцам в случае нужды обращаться к нам».

В библиотеке завода была выделена полка с книгами для стахановцев. Каждому из них отдел подготовки кадров подарил библиотечку, в которой были книги — технические и политические, а также справочники и словари. В цехе нам часто читали лекции заместители начальника цеха и старшие мастера, имеющие опыт работы в авиационной промышленности.

Слеты, встречи, выступления, конечно же, не только обогащали специальными знаниями. Шире становился круг интересов, менялись вкусы и привычки.

В те годы я стал чаще бывать в оперном и драматическом театрах, посещал различные концерты. Если приезжал в Москву, то обязательно старался выкроить время, чтобы сходить в Большой театр. Увлёкся искусством И. Козловского, С. Лемешева... Незабываемое впечатление оставила первая встреча с оркестром Леонида Утесова.

С детства я любил читать. До сих пор храню полное собрание сочинений А. С. Пушкина, изданное в честь столетия со дня рождения поэта. Его получила за хорошую учебу в школе моя мать. Долгое время рядом с этими книгами стояла в основном техническая литература. В тридцатые годы появились тома Л. Толстого, М. Горького, Н. Островского, М. Шолохова, Д. Фурманова...

Книги не только раскрывали передо мной незнакомый мир. Я поражался, как большие писатели могут точно передавать те переживания, которые приходилось испытывать мне. И не только переживания. Другой раз читаешь и кажется, что это — твои мысли, только ты никогда не выражал их словами.

Пожалуй, в те годы я по-настоящему понял горьковские слова о том, что жить нужно так, как будто бы это твой последний день на земле. А вокруг столько увлекательного, столько дел. Казалось, будь сутки втрое длиннее, их бы все равно не хватило.

Думаю, не один я считал так. Оглядываясь назад, могу твердо сказать: стахановское движение было силой, которая за короткий

срок подняла на новую высоту тысячи и тысячи людей, пробудила невиданную энергию, показала, что может сделать рабочий человек в социалистической стране.

Но не только энтузиазмом и лучшим знанием техники определялись высокие показатели. Был сделан важный шаг в совершенствовании организации труда. Достижения стахановцев, их предложения тщательно изучали специалисты, партийные, профсоюзные, комсомольские организации и внедряли во всех бригадах, участках, сменах, цехах. Именно в те годы закрепился и получил широкое распространение принцип: добился сам — помоги товарищу. Десятки тысяч людей передавали свой опыт другим, брали на буксир отстающих.

Стахановское движение привело к быстрому росту общеобразовательных и культурных запросов людей. И это требовало перестройки партийной, профсоюзной и комсомольской работы. Я уже говорил о тех новых возможностях, которые открывались для повышения квалификации, учебы. Завод стал больше строить жилья, в клубе начали работать различные кружки художественной самодеятельности, появился симфонический оркестр.

Вполне естественно, что многие бывшие рабочие-стахановцы стали талантливыми организаторами и руководителями производства. Были, правда, и такие, кто не выдержал испытания славой. Фотографии в газетах, слеты, собрания, высокие заработки кружили слабую голову. Человек переставал учиться, проявлял небрежность в работе. А если не идешь вперед, значит — пятишься назад.

Нельзя не отметить огромной роли, которую сыграла в развитии стахановского движения печать. В газетах появлялось немало глубоких выступлений, которые толково раскрывали опыт первых стахановцев, поднимали их авторитет.

Не раз по заданию редакций я выступал на газетных страницах, стал рабкором пермской «Звезды», часто писал в нашу заводскую многотиражку. Вырезки у меня сохранились. Они не только передают атмосферу тех лет. В лучших материалах заметно стремление показать процесс рождения нового человека — советского рабочего.

Процесс этот не простой. Ведь к станкам встало много вчерашних крестьян, тех, кто еще недавно работал для себя на клочке земли. Шла перестройка психологии, привычек, устоявшегося уклада жизни.

Я не раз задумывался о своей судьбе. Она сходна с тысячами других. Это нелегкая, но счастливая судьба поколения, родившегося накануне революции, поднявшего стройки первых пятилеток. Судьба поколения, создавшего советскую индустрию.

## СЧАСТЛИВАЯ ПУТЕВКА

**У**дивительные все-таки сюрпризы преподносит нам иногда жизнь. Никогда не думал-не гадал, что путевка в Крым останется такой памятной в моей судьбе, что за какие-то двадцать с лишним дней произойдет столько поворотных событий, встреч, сколько не бывает иногда за годы.

Двухэтажный корпус санатория стоял неподалеку от бывшего царского дворца, на берегу моря, кругом зеленели необычные для меня деревья. После уральской зимы Ливадия, конечно же, казалась райским уголком, который я мог видеть до этого только в журналах да на цветных открытках.

Санаторные заботы известны: зарядка, процедуры, вечера отдыха, экскурсии. Но где бы я ни был, глаза всегда искали медицинскую сестру Иру Бабанькову, которую я встретил в кабинете лечащего врача. Очень приглянулась мне эта девушка. Приятно было слышать ее голос, видеть лицо. Подойти бы, поговорить, да все удерживала какая-то робость.

Познакомиться с ней помог случай. Кто-то показал моему врачу номер газеты «За индустриализацию», где был напечатан очерк о бригаде, упоминалось о нашей стрече с С. Орджоникидзе.

— Вы, оказывается, уже знамениты, молодой человек, — улыбнулся доктор. — На всю страну про вас газеты рассказывают.

Я смотрел, какое это произвело впечатление на Иру, а сам при

том очень волновался. Она заметила мой взгляд, смутилась... А дня через два обратилась ко мне:

— Петр Дмитриевич, наша комсомольская организация устраивает встречу со стахановцами, которые отдыхают в Ливадии. Поручили пригласить и вас.

После встречи мы возвращались вместе. Все нравилось мне в ней. И походка, и вьющиеся темные волосы, и мягкий, приятный голос.

— Вот вы про меня и все знаете, а расскажите про себя...

Ира приехала сюда из Белоруссии. Родилась она и выросла в большой бедной семье. Рано начала работать, батрачила у кулаков. При Советской власти закончила школу-семилетку. В Крым ее позвала старшая сестра, которая здесь жила. Девушка была пионервожатой, потом закончила курсы медицинских сестер.

...Многие спорят, сколько нужно знать человека, чтобы прожить с ним счастливо всю жизнь, бывает ли настоящая любовь с первого взгляда. Я, кажется, сразу почувствовал, что Ира та единственная девушка, которая так долго не встречалась. И чем больше узнавал ее, тем крепче становилось это чувство.

Нам было о чем разговаривать. Оказалось, что Ира очень начитанна, любит природу родной Белоруссии, хорошо знает сельскую жизнь, с детства приучена к труду. Наши мнения совпадали: в Крыму приятно отдыхать, но никакая южная красота не могла заменить для нас наши леса, большие реки, белые снежные сугробы.

И полетели дни, как секунды! Я не мог дожидаться, когда у Иры закончится смена, с нетерпением дожидался выходных. А срок путевки стремительно приближался к концу. Набравшись смелости, я предложил ей стать моей женой, переехать на Урал. Она не отказалась, но просила и не торопить с окончательным ответом: прежде нужно еще раз все обдумать, поговорить с родными. Договорились, что вызову ее телеграммой.

Утром проводить на автобус девушка почему-то не пришла. Неужели передумала? А может, не поверила, может, сомневается? Бывают же просто курортные встречи, но это не то, не то.

Сосед по купе, солидный мужчина, заметив, что я рассматриваю фотографию Иры, видимо, все понял.

— Да-а, дело-то, значит, действительно серьезное. Что ж не увез ее? Приедешь — немедленно отправляй телеграмму. Эх, молодо-зелено.

Деликатным и умным человеком был этот сосед. Он понял, что мне не хочется ни с кем говорить об Ирине, что лучше всего побыть сейчас одному. Мужчина вышел из купе, а через несколько минут вернулся с сияющим лицом:

— В соседнем вагоне донецкие шахтеры едут в Москву и Алексей Стаханов с ними.

Я глянул с удивлением на соседа: не шутит ли?

Алексей Стаханов был уже одним из самых знаменитых в стране, знакомый тысячам людей по фотографиям. Кто не мечтал тогда встретиться с ним, поговорить. И вот он рядом со мной, а я сижу со своими мыслями.

Поборов робость, прошел в соседний вагон.

Дверь открыл один из его спутников. Выслушав, кто я и откуда, он пригласил сесть, сказал, что Алексей через несколько минут вернется.

Вскоре появился Стаханов. Высокий, широкоплечий, с короткой стрижкой, он крепко сжал мою руку, улыбнулся.

Я представился. Сказал, что с Урала, работаю на моторостроительном заводе, стахановец.

— Значит, свой человек, рабочий, садись поближе к столику, — оживился Стаханов.

Меня интересовало, какая в шахте техника, многие ли уже повторили знаменитый рекорд. Стаханов спрашивал о моторах, правда ли, что обошли американцев. Но поговорили мы до обидного мало. В купе то и дело входили знакомые и незнакомые хозяину люди, нить нашего разговора постоянно прерывалась.

«Силен все-таки, силен», — разглядывал я крепкую, подвижную фигуру Алексея Григорьевича. Как он там, интересно, поворачивает-



ся под землей. И прост. Со всеми приветлив. Ни капли зазнайства, высокомерия. В то же время держится с достоинством.

Внимание мое привлекли его руки: большие, с зажившими царапинами, с взевшейся угольной, черной пылью...

Постепенно набилось полное купе народу. Не привлекая внимания, я вышел в коридор, отправился в свой вагон.

Встреча эта, к сожалению, оказалась единственной. Но я всегда внимательно следил за тем, что писали об этом человеке газеты, прочитал его книгу о работе бригады.

Удивительная судьба! В ней, как в фокусе, собраны миллионы рабочих биографий, истоки невиданного героизма.

Обновленный, переполненный впечатлениями, возвратился домой, но здесь ждала еще одна неожиданность. В день приезда вызвали в заводоуправление и предложили ехать в Америку.

Конечно, мне очень хотелось побывать за границей, но надо же, в такое время... А как с Ирой? Может, махнуть рукой на командировку?

Все заплясало перед глазами. Нет, нельзя, это же работа, сам директор просил у наркома. И такое ответственное дело поручают не каждому. Честь какая, черт побери!

«Кто за морем не бывал, тот и горя не видал» — почему-то закрутилась в голове присказка, которую не раз слышал от матери. «Кто за морем не бывал...» Напишу Ирине, объясню ей все. Она же умная, поймет, поверит.

Л. С. Татко, видимо, заметил мою растерянность.

— Группа целая едет. Друг твой Гаврилов — тоже. Не беспокойся, все объяснят, расскажут. Сейчас вам предстоит серьезно заняться английским.

На следующий день ко мне на квартиру пришел преподаватель иностранного языка из университета. Из вечера в вечер мы изучали слова, переводили технические тексты, практиковались в разговорах на бытовые темы.

Признаюсь, давался язык нелегко, занятия поглощали все сво-

бодное время. Их контролировали наши начальники цехов. Преподавателям было наказано строго-настроено, чтобы никаких поблажек не давали.

«Постепенно кое-что запоминалось.

— Хау ду ю ду, — приветствую я однажды Михаила Гаврилова.

— А ну тебя, — с досадой махнул он рукой. — Высыпали мне вчера за это «хау ду ю...» Дважды не приготовился к уроку, а преподавательница пожаловалась...

Проходил месяц-другой, о поездке в США ни слова. Ждал я ждал, и терпение мое лопнуло: хватит, будь что будет, а вызову Иру немедленно. Выслал ей на дорогу деньги и телеграмму: «Приезжай, жду».

Вместе с сестрой принялись за генеральную уборку, все выскоблили, вымыли, принесли цветов. Заглянул по пути Гаврилов, присвистнул, улыбнулся.

— Все понятно. Пропал, Петь. Теряем еще одного примерного холостяка.

Через несколько дней я встречал свою будущую жену. Кружилась от радости голова, казалось, нет больше на земле такого счастливого человека. Вечером пригласили друзей. Были тосты, пожелания, традиционное «горько».

Недавно мы отметили сорокалетие этого события. Пригубили рюмки, вспомнили прошлое. Было что вспоминать.

Мы прожили в дружбе и согласии, вырастили детей. Старший, Юрий, — кандидат технических наук, Владимир — инженер-геолог, на глазах взростлеют внуки. Лишь об одном можно пожалеть — не удержи́мо летят годы...

А тогда, сорок лет назад, вскоре после встречи подоспела разлука. В сентябре 1936 года начальник цеха сообщил: пора отправляться за океан. Он подробно рассказал о предстоящей командировке, отметил, на какие операции испытаний и сборки следует обратить особое внимание.

— Ну и своя голова есть на плечах. Увидишь что полезное — спрашивай, запоминай. Короче говоря, учись...

После приема у директора автобус отвез нашу группу вместе с провожающими на вокзал. На душе было муторно, мало времени мы были вместе — и вот те раз.

— Осторожно ты там, Петя, у капиталистов. А я стану ждать, — шептала Ирина.

Она стояла на перроне, взявшись за руки с сестрой Лизой.

— До свиданья, родные. Не скучайте... Буду думать о вас каждый день, буду писать.

## ПОЛГОДА В США

**В** Москве задержались ненадолго. В наркомате иностранных дел получили заграничные паспорта, потом состоялся прием у американского консула. А 15 сентября 1936 года советский теплоход «Кооперация» дал прощальный гудок в Ленинградском порту.

С грустью и какой-то тревогой смотрели мы, как становится совсем маленькой и, наконец, скрывается за горизонтом наша родная земля.

Впереди были чужие берега, незнакомые моря, океан. Как они встретят нас...

По палубе разгуливало много иностранных пассажиров — англичан, американцев, поляков. Они с любопытством приглядывались к нам, завязывали разговоры. Матрос из Великобритании с явным удовольствием показал книгу К. Маркса на английском языке.

С первого дня плавания я начал вести дневник, куда старался записывать все свои впечатления, названия городов и островов, которые встречались на пути. Вернусь — обо всем расскажу Ирине, друзьям. Нельзя ничего забыть, пропустить.

Дневник этот сохранился у меня до сих пор. Кое-какие записи в нем кажутся сегодня наивными, многое из того, что я узнал и пови-

дал во время заграничной поездки, сейчас известно школьникам младших классов. Но в те времена другим был наш кругозор, мы многое не знали.

Иным было тогда и отношение к советским людям — представителям первого и единственного в мире государства трудящихся. Видимо, не у всех укладывалось в сознании, что русские рабочие на своем теплоходе плывут за границу. Кроме дружелюбного любопытства мы чувствовали на себе и пренебрежительные взгляды. Какие-то господа демонстративно обходили нас, не вступали в разговоры. Когда подплывали к Кильскому каналу, под самым носом нашего теплохода вынырнула немецкая подводная лодка, начали появляться черные самолеты со свастикой. Мы уже слышали, что такое фашизм, но еще не видели его, не думали, что скоро придется столкнуться с ним лицом к лицу.

20 сентября были в Лондоне.

Британская столица встретила дождями, сырым ветром, но мы не сидели в гостинице. И, конечно же, первым делом побывали на могиле Карла Маркса. Скромная памятная плита, невысокие яркие цветы.

Мы долго стояли у этой могилы, и каждый из нас, наверно, припоминал тогда все известное из жизни этого человека. И вот представители первого в мире государства трудящихся пришли почтить его память.

Много ходили мы по улицам, побывали в музеях, видели смену караула у королевского дворца, мосты через холодную, мрачную Темзу. Завернули как-то в кинотеатр. Во время сеанса люди заходили и выходили. В зале висел табачный дым. Не дождавшись конца сеанса, направились к выходу.

Дальнейший путь предстояло преодолеть на океанском лайнере «Беренгария» — большом, красивом теплоходе. Золотым блеском сверкали латунные ручки, перила, урны. Роскошный ресторан, уютные каюты.

Каждому из нас вручили специальные буклеты. Там были приведены все данные о теплоходе и его команде, напечатан список пас-

сажиров. Странно как-то было читать: мистер Гаврилов, мистер Соснин, мистер Ожгибесов.

Только вышли в океан — тревога. Все надели спасательные пояса, выбежали на палубу, где уже начали готовить к спуску шлюпки. Но прыгать за борт не пришлось — тревога оказалась учебной.

Через сутки узнал, что такое морская болезнь. Кружится голова, подкашиваются ноги.

Все-таки пересилил себя. Вышел из каюты и спустился в коридор. Здесь открыл толстую металлическую дверцу иллюминатора, выглянул наружу. Ну и картинка! Одна за другой надвигаются на корабль огромные белые горы. Ветер срывает с них гребни, бросает на облака. И наш красавец среди такого бедлама — щепка... А как бы выглядела здесь баржа, которую мы когда-то сплавляли от Осы до Царицына? Жутко представить.

26 сентября океан неожиданно успокоился, а еще через три дня мы увидели стацию Свободы. На берегу нас встретил советский представитель Амторга. Для всех были уже заказаны номера в гостинице.

Не успели оглянуться, как рядом оказались негры-носильщики, подхватили чемоданы, отнесли к автомобилям. Пришлось платить первые чаевые. Подъехали к гостинице — встречают швейцары, тоже негры. Ни слова не говоря, забрали чемоданы, унесли...

Представитель Амторга, заметив нашу растерянность, объяснил, что здесь так принято. Пока мы получим у администратора ключи, вещи будут в номерах. Правда, нужно снова раскошелиться.

В нашем понятии такие подачки были унижительными, однако не раз еще приходилось давать чаевые. Помню, написал первое письмо домой и спустился в вестибюль, чтобы найти почтовый ящик. Сделал шаг, а передо мной уже швейцар с тарелочкой... Пожалуй-ста...

Да, на каждом шагу мы видели и чувствовали, что находимся в стране с другими порядками и нравами, где действуют другие законы. Дня через два, возвращаясь в свою гостиницу, встретили

П. Д. Ожгибесов в Америке.  
1936 год.



около подъезда группу людей с плакатами. Они требовали у **хозяина** добавки к зарплате и просили приезжающих не останавливаться в этом отеле. В знак солидарности с рабочими мы в тот же день переехали на новое место.

Об Америке тех лет написано много, хорошо известны ее технические чудеса. Действительно, поражали огромные небоскребы, мосты, обилие машин. И всегда думалось, что нет предела возможности человеческого ума, мастерству рабочих рук. Но на каждом шагу видели мы и другое: рядом с богатством и роскошью уживалась нищета, ковырялись в мусорных корзинах грязные дети, ночевали на скамейках в парках и под заборами бездомные. Правду говорила моя мать: кто за морем не бывал, тот и горя не видал.

30 сентября были на приеме в Амторге, затем совершили экскурсию по Нью-Йорку. Побывали на знаменитом небоскребе — Эмпайрстейт Билдинг. Здорово, ничего не скажешь. Когда смотришь на город с высоты 102-го этажа, кажется, что стены наклонились над улицей, дом раскачивается, падает.

5 октября. Переехали в город Патерсон, где расположен авиационный завод фирмы «Райт». Здесь нас поселили на частных квартирах в небольших домиках дачного типа. Нам с Михаилом Гавриловым достались комнаты на втором этаже.

Хозяйка — миссис Данкин — оказалась разговорчивой. В первый же день мы узнали, что ее муж работает кладовщиком магазина. Сын уже взрослый, живет отдельно. Очень бы хотелось нанять внуков, но сын боится заводить семью — нет постоянной работы.

Жили мы с Данкиными дружно, и только один раз очень расстроили наших хозяев. Произошло это так: чтобы избавить пожилую женщину от лишних хлопот, мы решили сами относить белье в прачечную. Но после первого же раза застали миссис Данкин в слезах. Она подумала, что коль мы стали сами относить белье, значит, сбавим плату за квартиру.

Утром за нами заехал на своей машине переводчик, и мы отправились на завод (позднее Амторг купил для нас «бьюик»). Здесь после знакомства и краткой беседы с руководителями предприятия все отправились в те цехи, где должны проходить стажировку. Я, конечно же, попал на испытательную станцию.

С рабочими быстро установились деловые и дружеские отношения. Они без переводчика понимали мои вопросы, старательно показывали те операции, которые меня интересовали.

Кое-кто сегодня, может, подумает: советские испытатели перекрывали американские нормы, чему же здесь было еще учиться? Перекрывали, верно, но ведь и за океаном не стояли на месте. Во-первых, на заводе «Райт» более четко было организовано обслуживание испытательных стендов. Во-вторых, здесь действительно работали опытные специалисты.

В задании, выданном мне перед отъездом, был определен большой круг вопросов: ознакомиться с технологией сборки двигателей Ф-50 и узла редуктора, обратить внимание на дефекты, способы их устранения при испытаниях и т. д.

Задание уместилось на одном листке, а отчеты, которые я регулярно пересылал из США, составили 175 страниц машинописного текста, было сделано много фотокопий чертежей.

Конечно же, это не означает, что американцам нечему было учиться у нас. Было. И очень многому. Достаточно сказать, что наш завод превосходил здешний по мощности, опередили мы зарубежных моторостроителей в механизации ряда производственных процессов, в организации некоторых стадий испытания.

Но, повторяю, и нам было что позаимствовать за океаном. Я внимательно изучал работу американцев, пытаюсь вникнуть во все тонкости. Однако иногда встречались головоломки, к которым трудно было подобрать какие-то технические отмычки. Например, когда сборщик моторов зашплинтовывал гайки стяжных болтов среднего картера, то на одном из усиков шплинта обязательно ставил ударное клеймо.

— Каков смысл этой операции? Для чего она? — никак не мог понять я.

— Секретик фирмы, — белозубо улыбнулся парень. — Видишь ли, бывает, что самолетчики сами разберут мотор, а потом предъявляют рекламацию. Если попробуют снять шплинт, усик обязательно сломается. Эту хитрость мы, рабочие, придумали сами. В случае рекламации фирма отыскивает виновных и не только высчитывает с них за брак, но и увольняет. А кому хочется потерять работу?

Немало получил я и других наглядных уроков, показывающих отличие труда на капиталистическом предприятии. К примеру, у каждого рабочего здесь был свой набор инструментов, которые хранились под замком в железном ящике. Спецодежды здесь не выдавали, спецжиров тоже.

Никакой технической учебы с рабочими не проводится, даже раз-



говоров нет о передаче опыта. Каждый живет сам по себе. Не хочешь потерять место — учись, выкручивайся.

В то же время казалось, что некоторые рабочие сдерживают себя, работают не в полную силу. То ли люди боятся, чтобы высокую выработку не сделали нормой, то ли их останавливает страх: вдруг какой-нибудь дефект и — уволят.

Как это все было не похоже на наш родной завод, наше отношение к делу. Мы постоянно что-то усовершенствовали, улучшали. И даже в мыслях ни у кого не могло быть, что завтра тебя вышвырнут за проходную, останешься без работы, без куска хлеба.

С мастерами разговора без переводчиков у меня не получалось. Они вообще воздерживались от общения, когда же я пытался задавать какой-нибудь производственный вопрос, отсылали меня к начальнику цеха Канвэю. Это был хороший специалист, но почти всегда он пытался отделаться отговорками.

Мы не скрывали от американцев своих достижений. И как-то в беседе с начальником цеха долго объясняли, что такое стахановское движение, почему стахановцы — самые уважаемые люди, а инициаторы этого движения знает вся страна.

Мистер Канвэй был удивлен, когда узнал, что в Перми некоторые здешние нормы давно перекрыты и борьба за их сокращение продолжается. Он несколько раз переспрашивал, как мы такого добились, а потом сказал:

— Это очень опасное дело...

Не знаю, что имел в виду мистер Канвэй. Скорее всего он представил, как далеко может шагнуть Советская Россия. И какую роль может сыграть этот пример для трудящихся капиталистической страны.

Все дни пребывания в Америке были расписаны буквально по часам: работа на заводе, учеба, встречи. Много времени уделялось изучению английского языка. Все мы штудировали его в вечерней школе, кроме того, с нами занимались американские переводчики. Еще во время подготовки к поездке я завел карманный словарь, куда

записывал разговорные выражения, различные технические термины. Ко времени возвращения домой в словарики было более двух тысяч слов.

6 ноября нас пригласили в Амторг на торжественный вечер, посвященный 19-й годовщине Октября. Всех поздравили с праздником, был сделан небольшой доклад. Потом — концерт. Играл негритянский джаз. Дирижер пританцовывал, то уходил в зал, то снова возвращался к оркестру. Закончился вечер исполнением русских песен. Пели все.

Но ни работа, ни развлечения не излечивали от тоски. С каждым днем все сильнее и сильнее тянуло на Родину. Я по многу раз перечитывал письма от жены, регулярно посылал ей открытки с видами Америки. С какой жадностью набрасывались мы на каждое сообщение из Советского Союза.

В конце ноября после спасения челюскинцев американские власти пригласили в США знаменитого летчика Героя Советского Союза С. А. Леваневского и его товарищей. Конечно же, мы попросили земляков заехать к нам. Хозяйка приготовила обед, купили бутылочку виски. Миссис Данкин принарядилась, помолодела. А когда увидела наших ребят, растерялась, просила нас показать, кто здесь Герой Советского Союза, — все казалось ей необыкновенным. Вел себя прославленный летчик очень просто, рассказывал о спасении челюскинцев, о развитии советской авиации.

На прощание мы прокрутили несколько пластинок с записями Ф. И. Шаляпина.

Кстати сказать, в Америке было много пластинок великого артиста. И мы часто, когда становилось невмоготу, слушали этот родной русскому сердцу голос.

В программе пребывания в Соединенных Штатах была поездка в Канзас-Сити для знакомства с работой одной из крупнейших почтово-пассажирских самолетных компаний ТВА. Комфортабельный автобус бежал по бетонированной дороге, за окном мелькали поля и перелески. Они очень напоминали нашу уральскую природу осенью.



Рабочие и специалисты завода имени Я. М. Свердлова с группой представителей американской фирмы «Райт». Январь, 1937 год. Город Патерсон.

Ехали долго, и я задремал. Заметив это, к моему креслу подошел юноша. Он нажал какую-то кнопку — спинка удобно опустилась, под ногами появилась подставка. Смотри-ка, какой приветливый. «Сэнк ю, сэнк ю», — поспешил поблагодарить я. Но позднее выяснилось, что парень этот, сопровождавший нас всю дорогу, зарплату от компании не получает, а живет на чаевые, которые ему дают пассажиры за подобные услуги. В конце пути каждый бросал монетки в положенную у выхода шляпу.

Компания ТВА эксплуатировала самолеты «дуглас», на которых установлены моторы воздушного охлаждения фирмы «Райт». Имея в своем распоряжении лишь один тип самолетов, здесь добились

строгой специализации в организации полетов и в ремонте. Большие и сложные машины, за небольшим исключением, работали безотказно.

Конечно же, эта поездка была устроена в основном для рекламы. Смотрите, мол, какие хорошие у нас моторы. Но мы увидели немало и поучительного. Действительно, у американцев система эксплуатации самолетов была отработана отлично.

Нелегко переваривать массу впечатлений. Уставали мы страшно.

— На лыжи бы сейчас, мистер Гаврилов, да за Каму? — делился я своими мыслями с Михаилом.

— Не говори, Петь. Сам по настоящему снегу давно соскучился.

И начинался разговор о родных местах, о нашем заводе, общих знакомых.

А по всей Америке шла подготовка к рождеству, и делалось это с размахом. Повсюду продавались подарки, были выставлены фигурки Санта Клауса, на площадях сверкали огнями елки, у витрин с игрушками щебетали детишки.

В эти дни мы получили радостную телеграмму из Перми: за успешное освоение выпуска мотора М-25 и досрочное выполнение производственной программы 1935/36 года наш завод награжден орденом Ленина. Среди рабочих, кого отметили правительственными наградами, фамилии двух человек из делегации — Гаврилова и моя. Нас поздравляли, обнимали.

Мы знали, что большая группа наших товарищей приехала в Москву получать награды, знали, что событие это будет торжественно отмечаться на заводе. Эх, ну хотя бы на денек-другой в Пермь! Но впереди еще много работы. По плану в январе 1937 года — знакомство с Нью-Йоркской выставкой авиационных приборов, посещение автомобильного завода Форда в Детройте.

Эта машина поразила. Тогда здесь работало 94 тысячи человек, каждые 24 секунды с конвейера сходил готовый легковой автомобиль. По цехам мы ходили вместе с советскими представителями, которые учились тогда у Форда.

Конечно, мы тогда только мечтали о таких предприятиях, как сегодняшний ВАЗ и КамАЗ. По размаху и технической оснащенности они, как известно, не уступают лучшим автомобилестроительным предприятиям мира.

Каждый выходной по-прежнему отправлялись знакомиться с достопримечательностями. Были у реки Гудзон, у разных озер. За время поездки по стране побывали в Вашингтоне, ездили на Ниагарский водопад.

Перелистывая дневники, я нашел и такую запись: «Над Патерсоном пролетел гигантский немецкий дирижабль «Гинденбург». В его нижней части четыре авиационных мотора. Наблюдал за полетом с территории завода».

Когда мы вернулись на Родину, стало известно, что дирижабль, гордость нацистского гражданского флота, взорвался. Тогда зарубежные эксперты объясняли это «техническими неисправностями». А в 1972 году я прочитал в еженедельнике «За рубежом», что такое заключение опровергнуто. Гигантский дирижабль погиб от бомбы, подложенной членом экипажа Эриком Спелом, ненавидевшим гитлеровский режим.

Среди многочисленных записей одну и сейчас я перечитываю с чувством глубокой скорби. 18 февраля 1937 года мы узнали из газет, что умер Г. К. Орджоникидзе.

Непостижимо! Всего лишь год назад видели его умные, грустноватые глаза, слушали выступление. Совсем недавно отмечалось пятидесятилетие наркома. Энергичный, неутомимый... Ладони, казалось, еще хранили тепло рукопожатия Серго.

В два часа дня состоялось траурное заседание в Амторге. Выступал полпред СССР в США А. А. Трояновский и другие товарищи. На глазах у многих были слезы.

Это событие очень омрачило конец нашей командировки. С еще большим упорством вгрызались мы в работу, нетерпеливо отсчитывали листки календаря.

Наконец-то 3 марта снова ступили на палубу «Беренгарии». Про-

щей, Америка. Ты кое-чему научила, но главное, наверно, каждый из нас еще выше оценил родную рабочую власть, еще сильнее стал любить свою Советскую страну.

Через шесть дней «Беренгария» бросила якорь во французском порту Шербур, откуда мы выехали на поезде в Париж, где по программе предстояло еще ознакомиться с авиационным заводом «Гном-Ром».

У французов нам понравилось расположение испытательных стендов, которые размещены в круглых кабинах, напоминающих шахты. Мотористы совсем не видят двигателя и следят за его работой только по показаниям приборов. А их удивили кое-какие наши усовершенствования.

Когда мы проходили по механическим цехам, наступило время обеда. Люди перекусывали, пристроившись где кто мог, почти у каждого рядом с термосом стояла бутылка красного вина. Нас покормили в небольшой, аккуратной столовой с низенькими столиками. И тоже всем принесли по бутылке вина.

В Париже всюду бушевала весна, цвели каштаны, ярко светило солнце, по-праздничному гудела на улицах толпа. Каждый многое слышал об этом городе, о героическом рабочем классе Франции, об искусстве этой страны. И многое нам удалось здесь увидеть. На всю жизнь осталось в памяти посещение кладбища Пер-Лашез, знакомство с Лувром. К сожалению, не довелось подняться на Эйфелеву башню — в то время там что-то ремонтировали.

Бельгию проехали ночью. Затем Берлин, Варшава. Наконец, пограничная станция Негорелое — Родина.

Через несколько дней после возвращения в Пермь нас с Гавриловым вызвали в столицу для получения орденов.

Гостиницу для нас почему-то никто не забронировал, и мы долго не могли нигде устроиться. Наконец, пришли вторично в гостиницу «Москва» и заявили, что прибыли не просто в командировку, а получать ордена. Администратор улыбнулась:

— Для орденосцев имеем бронь. Пожалуйста. Так нужно было

сразу и сказать. — И она вручила нам ключи от номера, где даже стоял рояль.

Утром, расправив плечи, гордо и торжественно шагали мы через Красную площадь в Кремль. Заместитель М. И. Калинина — Григорий Иванович Петровский — приветливо поздоровался, прочитал Постановление ВЦИК, сам прикрепил ордена к лацканам наших пиджаков. Возвращаясь обратно, мы не запаховали полы пальто. Эх, видели бы нас сейчас американские парни, знали бы они, откуда возвращаемся, какой почет в Советской стране рабочему человеку.

## **БЫТЬ РУКОВОДИТЕЛЕМ НЕ ПРОСТО**

**О**дин из моих знакомых говорил: «Чтобы руководить — надо знать, чтобы знать — надо учиться, а чтобы учиться — в голове должны «шарики» работать». Можно, конечно, найти и более научные, и более точные высказывания по этому поводу, но суть, по-моему, схвачена точно. Чтобы направлять других, требуется многое знать, иметь на плечах хорошую голову. И все время учиться. А если у тебя еще есть и опыт практической работы, если ты умеешь понимать людей, можешь убедить их, а когда нужно, потребовать, — то можно рассчитывать на успех.

Нет ничего хуже бездарного руководителя. Мучаются люди, страдает производство. И хорошо, если такого человека вовремя отстранят от работы или он сам догадается найти дело по способностям. Другой раз начинают перебрасывать его с места на место, хотя нужно просто сказать: «Не в свои сани не садись».

Меня назначили мастером участка перед поездкой в Америку. Я считал, что для этого нет достаточных оснований: дела в бригаде шли хорошо, я люблю работать непосредственно на испытании, к тому же для такой должности у меня не хватает еще знаний. Пытался убедить начальника изменить решение.

Л. С. Татко сразу же ответил:

— Понимаем тебя, Ожгибесов. Но ты же видишь: нужны мастера. Попробуй. Требуется от тебя сейчас одно: научить все бригады смены работать на испытаниях так же, как сам.

Конечно, одновременно на всех четырех стендах быть невозможно. Во время утренней оперативки я обычно спрашивал бригадиров, у кого что не ладится. И отправлялся на тот стенд. Потом обходил других испытателей, делал по ходу замечания, иногда сам становился у стенда и показывал, как более экономично выполнять ту или иную операцию.

Заметив, что кто-то работает не в полную силу, нередко приглашал человека зайти после смены в комнату мастеров и там выяснял причины один-на один. Мало ли что может быть: то ли чего-то не знает, теряется, то ли повздорил с кем-то, а может, просто в семье непорядок. Единственное, чего не мог выносить, когда начинали юлить, пытались обмануть. Тут уж не всегда сдерживался, бывало, что срывались и крепкие выражения.

После возвращения из Соединенных Штатов Америки меня назначили старшим мастером, а затем начальником смены. Произошло это в трудное и многим непонятное тогда время. Обновилось руководство почти во всех цехах, были заменены некоторые видные специалисты, известные и уважаемые руководители, в их числе И. И. Побережский, Л. С. Татко...

Кое-кого из знакомых бригадиров я просто не узнавал: они под любыми предложениями старались не ставить своих подписей под протоколами испытаний моторов — а вдруг дефект? За этим нередко следовали жесткие оргвыводы, и кое-кто просто боялся ответственности. В техническом кабинете и в комнате начальника цеха были поставлены койки для руководителей участков. Некоторые по несколько суток не бывали дома, не виделись с семьями, не бывали в кино. Вдруг какая-нибудь авария...

В такие дни мы и познакомились с новым начальником цеха Анатолием Ивановичем Валединским.



Первым делом он запретил всем задерживаться на производстве после смены, приказал выбросить койки.

— От такой работы пользы будет мало, скоро выдохнетесь. По-старайтесь побольше думать над тем, как лучше организовать дело, и трудиться с полной отдачей во время смены.

Правда, нашлись перестраховщики, которые через запасные двери в тот же день возвратились в цех и пытались остаться ночевать. Но Валединский сразу же строго наказал за такую «инициативу», а вскоре личным примером показал, как нужно заниматься производственными делами.

Был составлен план мероприятий по улучшению условий труда, часть устаревших узлов на станках заменили новыми. Регулярно проводились беседы с коллективом цеха, в которых принимали участие парторг М. В. Казаков и председатель цехкома С. Н. Жуков. Людей подробно информировали о работе цеха и завода, выслушивали замечания и предложения, сообщали о принимаемых решениях.

Вся работа А. И. Валединского была четко спланирована. Он завел карточку текущих и перспективных дел, когда намечал что-то новое, делился своими мыслями с подчиненными. Был создан технический совет. Любое дело, даже совсем маленькое, Анатолий Иванович решал так, что в этом принимали участие общественные организации и рабочие.

Хорошо запомнилась мне история с ящичками для хранения инструментов. По решению технического совета цеха изготовили три образца таких ящичков и предложили испытателям выбрать вариант, который им больше нравится.

Большинство высказалось за изящный, очень легкий ящик из тонкого железа.

— А я бы выбрал другой, вот этот. Он, правда, не такой изящный, зато прочный. Для вас же, думаю, это дело не последнее. Народ-то вы находчивый и обязательно будете использовать этот ящик вместо подставки. Да и мне иной раз для того же сгодится.

И смотрите, как удобно. — Валединский встал и подпрыгнул на ящичке, который предлагал.

Все засмеялись и единодушно проголосовали за вариант, предложенный начальником цеха.

Анатолий Иванович знал, кто сколько зарабатывает, как живет, умел заметить каждого рабочего. Особенно внимательно относился к поступающим в наш цех. Вот байка, которую он при мне рассказывал одному новичку:

«Пришел парень поступать на работу. А начальник говорит: видишь, по дороге лошадка сено везет, узнай, продается ли сено?»

Парень догнал мужика и, возвратившись, сказал, что сено продается.

— А сколько просят за сено?

Опять побежал парень и узнал, что воз — сорок рублей.

— А хорошее ли сено? — спрашивает начальник.

Еще раз пришлось бежать парню за возом...»

— Парнишка этот был, конечно, дисциплинированный, — улыбнулся Анатолий Иванович, — а вот думать не умел. Нам больше подходят другие. Если отправился узнать, продается ли сено, то сразу и о цене спроси, и клочок сена принеси напоказ.

Анатолий Иванович был хорошо знаком с основами научной организации труда, многое сделал для ее внедрения в цехе. Помню большие графики, показывающие фактические затраты времени на основные операции. Время контрольного испытания мотора закрашивалось в красный цвет, время сдаточного — в голубой, дефекты и простои оставались белым пятном. Постановка мотора на станок и съемка со станка — черный цвет. По графику можно было быстро определить, кто работал хорошо, кто плохо.

При Валединском люди приободрились, к ним вернулась уверенность. Больше стало поступать рационализаторских предложений от рабочих и бригадиров. Так, по инициативе испытателей в сборочном цехе был открыт участок восстановления. Если один из цилиндров на стенде начинал дымить, его сразу же снимали и отправляли на

этот участок, так как дальнейшая работа по доводке двигателя была напрасной тратой времени и бензина. Это заметно сократило сроки испытания моторов — после устранения дефектов, как правило, все шло нормально.

За короткий срок цех преодолел отставание, налаживалась ритмичная, четкая работа. Мы с гордостью читали о рекордах советских летчиков, успехах нашей авиации: на многих машинах стояли пермские моторы.

Нельзя не сказать о вкладе А. И. Валединского в развитие советского моторостроения и авиации. До приезда в Пермь он принимал участие в подготовке перелета М. М. Громова через Северный полюс в Америку. На нашем заводе много труда вложил в отработку винтомоторных групп с мотором М-82.

После войны А. И. Валединский работал главным инженером завода, а затем помощником авиаконструктора С. А. Лавочкина, в последние годы возглавляет крупный экспериментальный отдел. За большие заслуги Анатолий Иванович награжден тремя орденами Трудового Красного Знамени и двумя — «Знак Почета», многими медалями.

Я не раз ловил себя на том, что повторяю и выражения, и интонации речи начальника цеха. И, конечно же, сознательно учился у него подходу к решению конкретных вопросов, отношениям с людьми.

Не забывался, разумеется, и собственный опыт. Я требовал от бригадиров такого порядка, которого еще недавно придерживался сам. Мотористы обязаны были приходиться в цех за 15—20 минут до начала смены, знакомиться с состоянием двигателей на балансирных станках, узнавать о состоянии дел в предыдущую смену. Затем мы проводили короткую оперативку, четко определяли задачи каждой бригады и приступали к испытаниям.

Руководство завода наделило начальника смены и старшего мастера большими правами. Мы могли, например, снимать со стенда любой мотор, который больше установленного срока задерживался

на испытании из-за различных дефектов. Дело в том, что, обнаружив какой-то признак брака, бригада пытается его устранить путем дополнительной приработки. Удастся ли этого достигнуть — определить не просто. Вместе со старшим мастером Василием Петровичем Чураковым я начинал смену с обхода стендов, лично проверял работу каждого мотора и принимал решение: продолжать испытания или отправить двигатель обратно в сборочный цех. Разумеется, каждый такой случай затем обстоятельно разбирался, выяснялись причины дефектов.

Непростое это дело — снять с испытания двигатель. Ведь начальник смены отвечает, прежде всего, за выполнение плана, точное соблюдение графиков. А отправишь обратно один мотор, второй — и можно сорвать задание. Есть и другое обстоятельство: докажут сборщики, что мотор возвращен необоснованно, — последуют оргвыводы. К счастью, опыт и интуиция меня ни разу не подвели, а сборщики стали строже подходить к своей работе. В итоге поступление дефектных двигателей заметно снизилось.

Конечно, уследить одному за работой десятков бригад не под силу. Я полностью доверял и не ограничивал самостоятельности мастеров — Владимира Кострулева и Ивана Гусакова. Оба по образованию техники, они продолжительное время работали в сборочном цехе, а когда пришли на испытания, то сразу же выделились среди других мастеров глубокими знаниями и практическими навыками.

Мастера оправдывали это доверие. Когда на смене были В. Кострулев и И. Гусаков, можно было спокойно заниматься другими делами, если они приняли какое-то решение — значит, на то были веские основания. Позднее Иван Васильевич был назначен начальником испытательной станции № 2, а Владимир Иосифович работал заместителем начальника цеха.

Большинство бригадиров были моими старыми знакомыми, опытными испытателями. С полуслова понимали друг друга мы с Яковом Семакиным, Николаем Сурьяниновым, Ионом Бабий... Но, как

говорится, дружба — дружбой, а служба — службой. Приходилось иногда портить отношения даже с близкими товарищами.

Однажды в вечернюю смену на стенд был поставлен мотор для запуска от системы сжатого воздуха с давлением 150 атмосфер. Испытания эти были очень важные, и я собирался отправиться к стенду, когда ко мне подошел бригадир.

— Петр Дмитриевич, срывается работа. Прибористы наотрез отказались выдавать редуктор с манометрами.

Прихожу на участок прибористов, и мой товарищ — старший мастер группы Степан Журавлев — объясняет:

— Мне кажется, что редуктор неисправный. А вдруг при включении авария?

Человека этого я знал давно. Общительный, веселый, вокруг него во время отдыха всегда собирались люди, раздавался смех. Но если уж на работе Журавлев сказал что-нибудь, то старался обязательно настоять на своем, хоть и не всегда был прав. Видимо, что-то не поладил с бригадиром, показывает характер...

Пока будешь выяснять причину — уйдет время. Прибористы же заранее знали о предстоящих испытаниях и обязаны были приготовиться. В случае чего — будут отвечать.

— Покажите мне этот редуктор, — решил я проверить свои подозрения, а затем приказал: — Немедленно выдайте редуктор, а за задержку получите взыскание.

Вообще-то, это единственный случай, когда мне пришлось применить власть в отношениях со Степаном Степановичем. Многие годы совместной работы мы всегда находили общий язык, не раз вместе выполняли сложные и ответственные задания.

Да, хорошее знание технологии, оборудования, бесспорно, имеет большое значение, без этого вряд ли будет у руководителя настоящий авторитет. Однако в равной мере нужно уметь и разбираться в людях. Если одному достаточно намекать, то другому требуется категорический приказ. А сойтись ближе с людьми, лучше знать их характер, склонности, запросы очень помогает общественная работа.

Вначале я выполнял различные поручения, пожалуй, просто по привычке быть всегда дисциплинированным и исполнительным. А затем увидел в этом большее. Несколько лет входил в комиссию по соцстраху цехового комитета, затем был избран в расценочно-конфликтную комиссию завкома, куда обращались с жалобами о неправильном начислении зарплаты, необоснованных увольнениях и других конфликтах с администрацией.

Бывало так: с рабочего удержали из зарплаты за брак, а он считает, что сделано это неправильно. Приходится идти в цех, разбираться в технологии, беседовать со специалистами. Чаще всего решения выносились в пользу рабочего. Но, чтобы обосновать свое мнение, приходилось заглядывать в сборники по трудовому законодательству, читать различные постановления. Такая работа не только расширяла кругозор, но и заставляла пополнять знания. Она учила внимательно разбираться в житейских вопросах, видеть их сложность, учила сочетать интересы завода и отдельного человека.

Жизнь не ограничивалась, понятно, работой и общественными делами. После завода я спешил домой к семье. У нас появился сын-нишка Юра, добавилось хлопот у Ирины, нужно было помогать по дому. В свободные вечера иногда к нам приходили соседи. Мы пели песни, прослушивали пластинки, танцевали. Молодость есть молодость.

Ира с пониманием относилась к моим пристрастиям и увлечениям. Одно время купил ружье и по выходным уходил с любителями охоты в лес. Не потому, что меня обуревала страсть настрелять дичи или укокошить зайца — к трофеям я был всегда равнодушен. Правилось побродить по лесу, посидеть у ночного костра, послушать байки товарищей. За все время лишь один раз подбил двух куропаток. Чаще всего ружье просто болталось на плече.

Увлекался мотоциклом. Перед войной было модно устраивать гонки совместно с лыжниками, часто проводились заводские соревнования, разыгрывалось первенство города. Летишь на сумасшедшей скорости по тракту, а за спиной держится за веревку, прикреп-

ленную к машине, лыжник. Помню, в одной из таких гонок я «тащил» за собой бригадира-моториста Якова Семакина. Победа, правда, досталась не нам. Первое место занял мастер нашего же цеха. Но впечатлений было много, разговоров — хоть отбавляй.

Хорошая машина — мотоцикл, да слишком уж много от нее треску. К тому же нельзя усадить за спину жену с ребенком, которым тоже хотелось побывать на природе. Вскоре мотоцикл был продан и взамен него появилась лодка с мотором. С тех пор многие годы каждое лето проводили выходные с семьей на Каме.

Очень люблю ковыряться в саду. Возле дома на улице Шарташской, где я прожил немало лет, растут яблоньки, вишни, расцветают гладиолусы. Считаю, нет лучшего отдыха и увлечения, чем выращивать деревья и цветы.

## ДНИ И НОЧИ ВОЙНЫ

**Ф**ашизм расползлся по Европе. Уже в 1939 году черные тучи сгустились над границами нашей страны. И хотя с Германией был подписан акт о ненападении, советские люди знали, что предстоит смертельная схватка с черными силами, готовились к организации отпора врагу.

Партия и правительство принимали решительные меры по усилению обороноспособности нашей страны, укреплялась армия, на ее вооружение поступали новые образцы боевой техники.

Напряженно трудились и конструкторы нашего завода. В 1940 году на испытания поступил новый четырнадцатилиндровый двигатель воздушного охлаждения М-82 — знаменитая двухрядная звезда А. Д. Швецова. М-82 с различными модификациями выпускался в годы войны. Этот двигатель стоял на боевых машинах Туполева, Поликарпова, Лавочкина.

Нелегкой была судьба двухрядной звезды. В те годы в моторостроении развивалось два основных направления: А. Д. Швецов раз-

рабатывал двигатели воздушного охлаждения, другой крупный авиа-конструктор — А. А. Микулин — моторы водяного охлаждения.

Хорошие двигатели разрабатывал А. Микулин. Но двухрядная звезда имела ряд преимуществ: у нее была небольшая лобовая площадь, что давало возможность выбрать наилучшие формы фюзеляжа, повысить скорость. Двигатель намного превосходил по мощности однотипные самолеты системы «Райт-Циклон». Моторы Микулина потребляли много воды, для швецовских ее не требовалось.

Казалось, вот-вот двухрядная звезда пойдет в серию. Однако во время летных испытаний самолет с новым двигателем потерпел катастрофу. А пока выяснялись причины, высшие инстанции приняли решение: перевести пермский завод на выпуск моторов водяного охлаждения АМ-35А. Несколько специалистов и рабочих нашего завода, в числе которых и я, были отправлены в Москву изучать оборудование, методику испытаний двигателей А. Микулина.

Ознакомиться с новой методикой оказалось делом несложным. Вскоре нам доверили самостоятельно испытать микулинский двигатель. Я выполнял роль технолога, за бригадира был П. Н. Лепихин. Московские специалисты высоко оценили нашу работу и пришли к мнению, что мы готовы наладить испытания этих моторов на своем заводе.

В Перми за подготовкой моторов к испытаниям следил лично первый секретарь обкома партии Н. И. Гусаров. Возглавить монтаж оборудования и установку мотора было поручено мне.

Для микулинских двигателей быстро подготовили четыре стенда, в считанные дни моторы стояли в полной готовности к запуску, недоставало лишь воздушных винтов. Когда об этом стало известно Н. И. Гусарову, винты были отправлены из Москвы скорым поездом.

Сразу же после установки винтов в цех прибыли секретарь обкома и руководитель завода.

— Начинать, Ожгибесов, — кивнул мне начальник цеха.

Я подошел к одному из стендов и нажал кнопку «запуск». Хоть



вроде и все проверял сам, а на душе беспокойно. Как поведет себя двигатель, ведь никакого опробования не было? На малом газу — все нормально, добавил обороты — хорошо! Но перед самой остановкой сорвало шланг с трубки замера давления масла в моторе. Конфуз-то какой!

Когда разобрались, дефект оказался пустяковым. Будь предварительный запуск, такого бы не случилось. Мы доказали, что к испытаниям двигателей А. Микулина готовы. И некоторое время успешно испытывали эти двигатели.

Однако переход на серийный выпуск моторов с водяным охлаждением требовал перестройки оборудования. А пермские конструкторы быстро устранили неполадки в швецовских двигателях первой модификации, были уверены в преимуществах двухрядной звезды.

Первый секретарь обкома партии Н. И. Гусаров и А. Д. Швецов сумели доказать, что переход на производство АМ-35А потребует много времени и средств. 22 мая 1941 года двухрядная звезда успешно прошла государственные испытания, начался серийный выпуск швецовских моторов.

...22 июня вместе с семьей соседа знакомого инженера мы отправились отдыхать в лес за станцией Бахаревкой. Было там у меня любимое место на склоне лога. Вокруг небольшой поляны стояли пихты и ели, неподалеку бежал ручеек. В высоком голубом небе проплывали легкие облака, запах сырой земли был перемешан с густым ароматом цветов и хвои. Между двух елей я укрепил гамак и прилег с книгой в руках.

Дочь инженера Зина и наш Юрий гонялись за бабочками, ловили кузнечиков, забирались на вершину небольшого холма, с хототом сбегали вниз.

Неожиданно показался лось. Он вышел с гордо поднятой головой, на несколько секунд остановился, посмотрел на нас и, не оглядываясь, отправился в лес.

Потом пили заваренный листом смородины чай, говорили о каких-то пустяках. Время летело незаметно.

Когда солнце склонилось к закату, набрали букеты цветов и отправились домой. Дышалось хорошо и легко, я мысленно прикидывал, с чего начать завтрашнюю смену.

Мы были уже неподалеку от поселка, когда встретился мой знакомый по совместной работе в завкоме. Он куда-то спешил. Брови его были сдвинуты, лицо озабочено.

— Война. На нас напала Германия... Приходи скорее в завком, — сказал он мне.

Подхватив сына на руки, я быстро донес его домой, переоделся и отправился в завком. Не верилось, что враг уже в Белоруссии, на Украине.

Утром в цехе состоялся большой митинг. Открыл его секретарь партбюро цеха В. Г. Булашов.

— Товарищи, фашистский зверь напал на нашу страну. Враг несет нам горе и слезы, смерть родных и близких. Но нет силы, которая могла бы победить Страну Советов. И нет важнее задачи, чем разгром врага. Для этой цели каждый из нас должен трудиться в десять раз больше, чем в мирные дни...

Слово попросил пожилой мужчина из подсобных рабочих.

— Мне довелось уже бить германцев в первую мировую. Готов снова идти на фронт. Побьем мы их, обязательно.

Коротким, но убедительным было выступление бригадира Николая Сурьянинова:

— Будем давать моторов сколько потребуется, ничего не пожалеем для полной победы.

В грозное лето 1941 года произошло одно из самых знаменательных событий в моей жизни — я был принят в ряды Коммунистической партии.

Не сразу и не просто было принять такое решение. Член партии в моем сознании всегда отождествлялся с образом Ленина, его соратниками, с лучшими людьми, которые работали рядом. Я же видел немало недостатков в своем характере, считал, что имею пробелы в политическом образовании. Тысячу раз мысленно спрашивал

себя: готов ли выполнить любое задание, которое поручит партия, готов ли всегда отказаться ради общего дела от личных интересов?

Частенько толковали мы на эту тему с Мишей Гавриловым, не раз беседовал со мной секретарь партбюро В. Г. Булашов.

— Хорошо, конечно, — говорил он, — что всесторонне обдумываешь такой важный шаг. Но ты уже доказал свое право быть в наших рядах. Со спокойной совестью могу дать рекомендацию.

Давно я так не волновался, как перед тем собранием, где меня рекомендовали кандидатом в члены ВКП (б). Перебирал шаг за шагом свою жизнь. Голодное детство, армия, завод. Мог ли кто-то в нашей деревне до революции предсказать, что так сложится моя судьба? И все, чего я достиг, чего добился, возможно только в стране социализма.

Во время прохождения кандидатского стажа я выполнял несколько поручений: выступал с беседами на международные темы, проводил политзанятия. Но главное испытание было впереди — грянула война.

Вместе со мной в райкоме получали партийные билеты те, кто отправлялся в армию. И каждый из нас думал, наверно, об одном: не жалеть сил, ни самой жизни для победы над врагом.

— Готовы ли вы отправиться на фронт? — спросил меня секретарь райкома.

Без колебаний я ответил: «Да».

В первые же месяцы войны была призвана на службу жена Ира. Ее направили в военный госпиталь, который находился на улице М. Горького. Я тоже прошел медицинскую комиссию, однако многие испытатели получили бронь.

— Пока вы нужнее здесь. Работайте, давайте больше моторов. Когда потребуется — вызовем, — сказали в военкомате.

Да, моторов требовалось много. За короткий срок предстояло в несколько раз перекрыть привычную программу. А у нас пока продолжалось технологическое и конструкторское усовершенствование оборудования. И шло оно нелегко, нередкими были простои.

В это тревожное время начальником цеха снова назначили А. И. Валединского (перед войной его перевели в отдел главного технолога). На собрании, которое состоялось на стыке двух смен, он сказал:

— Планы нам предстоит выполнять такие, которые в мирные дни кажутся нереальными. Но выполнять их нужно, и мы выполним. А для этого, как вы понимаете, требуется не только хорошо работать руками, но и нужно думать. И каждый обязан увеличить обороты...

Совместно с партбюро в короткий срок был разработан детальный план мероприятий по улучшению оборудования, приспособлений, инструмента. Анатолий Иванович добился, чтобы технологическое бюро подчинялось непосредственно начальнику цеха, что давало возможность проводить единую техническую политику, оперативнее решать возникающие вопросы.

Никаких перестановок и замен в руководящем составе цеха А. И. Валединский не сделал.

— Люди у нас знающие, а какая лежит на каждом ответственность — объяснять, полагаю, не стоит...

С особой отчетливостью работала мысль, приходили решения, до которых раньше почему-то не могли додуматься. За короткий срок были проведены опытные работы по отладке моторов при испытании, что позволило сэкономить десятки тонн бензина, были выполнены многие другие мероприятия. Изо дня в день росло количество двигателей, отправляемых на фронт.

Дополнительной нагрузкой была военная подготовка. Все мужчины и многие женщины, работавшие на заводе, обучались военному делу. После работы мы изучали винтовку, гранату, учились владеть штыком. Полевые занятия проходили в логах около речушки Данилихи, там ползали по-пластунски, ходили «в атаку».

Пермь принимала эвакуированных. Принимали их и наши, заводские. Мы с женой тоже уступили одну комнату своей квартиры семье, приехавшей из Москвы.

В цехах проводился сбор вещей для воинов. Приносили полушубки, валенки, варежки, махорку и даже продукты.

И в тылу жилось нам нелегко. Всё получали по карточкам. В редкие выходные отправлялись в близлежащие деревни обменивать вещи на продукты. Весной 1942 года всем рабочим были выделены земельные участки для посадки картофеля.

Кое-кто не выдерживал. Убежало на фронт несколько мотористов. Всех возвратили обратно, строго наказали за недисциплинированность.

Я отлично понимал таких нарушителей, но понимал и другое: не так-то просто подготовить специалиста в моторостроении. Нужно работать, нужно выжать из себя все. Программа постоянно увеличивалась, авиация требовала больше и больше самолетов, а испытателей не хватало. Оставался единственный выход — допустить к стандам женщин. Так появилась в нашем цехе первая в истории завода бригада девушек-мотористок.

Хорошо помню их имена: Аня Ключева, Лиза Тебенькова, Тося Летова, Ира Микрюкова... Они пришли в цех в больших телогрейках, худые, пугливо поглядывали по сторонам, закрывали руками уши от сильного гула.

Милые девчушки! Им бы ходить на лекции, бегать на танцы, а здесь с непривычки кажется, что дрожит вся земля. Но они не оробели.

Через тридцать лет мы встретились с одной из тех испытательниц — Анной Ивановной Нечаевой (Ключевой).

— В 1943 году, — рассказывает Анна Ивановна, — я была эвакуирована с ленинградским госпиталем в Кировскую область. И там узнала, что райком комсомола подбирает девушек для моторостроительного завода. Дала согласие, и через несколько дней вместе с подругами выехала в Пермь.

Вначале нас направили на участок подготовки моторов. Мастер участка Анатолий Голышев взглянул на необычное пополнение, покачал головой, а потом улыбнулся:

— Чего носы повесили? Работа у нас, правда, масляная, но не грязная. Через неделю мужиков за пояс заткнете.

Очень хотелось нам быстрее научиться работать по-настоящему. За несколько дней мы наловчились ставить выхлопные патрубки, авиасвечи и другие детали.

После участка подготовки доверили испытания.

Испытания... Я уже рассказывал, через какие трудности пришлось перешагнуть, чтобы научиться этому делу. У девчонок не было совсем времени для овладения профессией, они должны были стать мотористами за несколько недель. И они старались ни в чем не отставать от мужчин, выполняли любое задание, вместе со всеми работали по двенадцать часов.

Девчушки-мотористки держались стайкой, жили в одной комнате общежития, вместе возвращались со смены, вместе спешили на завод. И однажды все вместе... проспали. Прибежали к проходной, а там не пускают.

— Судить вас будут, — строго сказал вахтер.

Можно представить, что пережили они в тот день, сколько было пролито слез. А разбираться все-таки пришлось. Оказалось, что в комнате не было часов, дежурная не разбудила, а гудка никто не услышал.

Во многих цехах работали подростки. Стали рабочими домохозяйки, бывшие служащие. Им тоже непросто было осваивать сложное производство, немало тягот и лишений выпало на их долю.

У нас не хватало времени и средств, чтобы в соответствии с нормами обеспечить необходимые условия труда. Зимой в цех почти не подавалось тепло, было холодно. Моторы плохо прогревались, усложнялись испытания.

Но не бывает безвыходных положений. Кто-то предложил сшить для моторов чехлы с рукавами и по ним подавать тепло под нижние цилиндры. Вначале использовали для этого пар, потом применили электровоздуховку. Тепла и энергии расходуется немного, а людям легче и испытания идут лучше.



Фронтová бригада П. Хохлова.

Как и в годы первых пятилеток, огромную роль в те трудные дни сыграло социалистическое соревнование. Эстафету стахановского движения приняли фронтóвые бригады. Такое звание присваивали за самые высокие производственные показатели, экономию материалов и безукоризненную дисциплину. Первой фронтóвой бригадой на заводе стал молодежный коллектив, которым руководил комсомолец Геннадий Семенов. В нашем цехе этого высокого звания добились бригады Файзурахмана Залялетдинова и Павла Хохлова.

Файзурахман в совершенстве знал свою профессию. Когда его спрашивали о результатах испытаний, он показывал большой палец, что означало: показатели отличные.

Перед самой войной назначили бригадиром кареглазого крепыша Павла Хохлова. Я знал его с первых шагов работы в нашем цехе.

Пришел он после армии, очень быстро освоился с делом, отличался исключительной старательностью, дисциплинированностью.

Никогда я не слышал от него жалоб на трудности. Получив задание, Павел неизменно отвечал: сделаем. Кстати сказать, он одним из первых принял в свою бригаду испытателя-девушку — Галину Семенову, обучив ее нашему делу. С первых дней уважительно называл ее Галиной Михайловной.

Большое внимание организации соревнования уделяло партийное бюро цеха. Я был членом бюро и хорошо помню, как мы старались прежде всего улучшить гласность соревнования, рассказать о трудовых делах коллектива, отдельных его членов. Ежедневно, а иногда и несколько раз в сутки, выпускались боевые листки, «молнии», «крокодилы». Их выразительно и броско оформлял Николай Симонов. Многие тексты, нередко в стихах, приходилось писать мне.

Партбюро, коммунисты были непримиримы к малейшим проявлениям недисциплинированности, расхлябанности. Строгий спрос за дело, товарищеская помощь в трудную минуту сплачивали коллектив, помогали в выполнении сложных фронтальных заданий.

Почти все годы войны я был внештатным инструктором горкома партии. По заданиям горкома изучал состояние дел на ряде других предприятий, принимал участие в подготовке вопросов для обсуждения на заседаниях бюро и отделов. Все это приходилось делать вечерами, а то и ночью.

На сон оставалось иногда два-три часа. Но я видел, что рядом так же трудятся и мои товарищи. Не перестаю удивляться, откуда брались у людей силы. Не замечали усталости, забывали о себе. И делали то, что в условиях обычной жизни кажется невозможным.

Не запомнил я, к сожалению, фамилии паренька-слесаря, который однажды здорово выручил цех. Как-то зимой проводились очень важные длительные испытания моторов. Неожиданно прекратилась подача воды к радиаторам охлаждения масла. Могла произойти длительная остановка с тяжелыми последствиями. Чтобы избежать аварии, выход был один: спуститься в штольню с ледяной водой,



нащупать там вентиль и перекрыть его. Пока решали, как быть, парень сбросил промасленную телогрейку, шагнул в черную пропасть...

Глубина там небольшая — чуть больше метра, но из-за перекрытия штольни все равно нужно было нырять с головой.

— А ты что глазеешь? — накинулся я на нашего хозяйственника. — Сейчас же бегом в кладовую за одеждой.

Отогревшись, слесарь снова приступил к работе.

Такой поступок в мирное время назвали бы геройским, парень, наверно, получил бы награду. А в дни войны подобное поведение было нормой. Действия людей направляла люта я ненависть к врагу, стремление быстрее добиться победы.

Настоящим праздником для нас в те суровые годы были письма авиаторов. У них особой популярностью пользовался истребитель Ла-5 с двухрядным звездообразным двигателем. Самолет почти на 50 километров превосходил в скорости лучший немецкий истребитель ME-109Г.

И таких праздников было все больше. Красная Армия успешно наступала на всех фронтах, ежедневно приходили сообщения о ее новых победах. Нам было радостно сознавать, что в этих успехах есть частица нашего труда, что самолеты с нашими моторами несут врагу смерть.

Одновременно с выпуском серийных двигателей проводились испытания новых модификаций двухрядной звезды. Вместе с конструкторами радовались мы созданию двигателя М-82Ф (форсированный с непосредственным впрыском), выпуск которого начался в первые годы войны. Его габариты и размеры остались прежними, а мощность возросла до 1850 лошадиных сил. Эскадрильи истребителей с этим швецовским мотором на всех фронтах громили врага.

Конечно, от первых вариантов каждой модификации до предъявления двигателя государственной комиссии — большой путь. И вместе с конструкторами на всем этом пути находятся испытатели. Нередко они подсказывают верные решения, усовершенствуют различные узлы и детали.



Испытатели у знамени Государственного Комитета Обороны.  
1944 год.

Немалый вклад в это внесли технологи цеха, службу которых я возглавлял в годы войны. Они разработали новые конструкции различных переставных деталей и приспособлений, постоянно выпускали технологические бюллетени с указанием причин дефектов и брака, указывали способы их устранения.

Светлой головой называли среди нас технолога Н. А. Иванова. Скромный, незаметный, он не раз помогал находить верное решение в затруднительных случаях.

Обо всем сейчас не вспомнишь, но вот такой случай врезался в память. Много времени и бензина мы тратили для того, чтобы определить наличие кольцевой выработки на блестящей гильзе цилиндра. Увидеть дефект можно было только через небольшое свеч-

ное отверстие, куда с трудом пробивался свет. Вот и крутишься: то с одной стороны подберешься, то с другой. А как-то подзывает меня Иванов.

— Взгляни-ка, Петр Дмитриевич, на эту штуку, — вытащил он из кармана нехитрое приспособление, состоящее из провода с маленькой электролампочкой и карманной батарейки. Затем подошел к двигателю, вывернул свечу и опустил лампочку внутрь гильзы цилиндра.

Глянул туда — все будто на ладони. Просто-то как! И здорово. А мы столько мучились.

— Что же вы говорите об этом так спокойно! Пойдемте к начальнику цеха, чтобы немедленно размножили это приспособление, — обрадовался я.

Кстати, Н. А. Иванова у нас уважали не только за светлую голову. Однажды, когда он проходил мимо бытового помещения, в одной из комнат вспыхнул пожар. Огонь охватил одежду уборщицы, которая мыла там пол. На плечах Иванова была лохматая шуба. Технолог сбросил ее и укутал женщину, затем этой же шубой начал сбивать пламя на полу. Назавтра он пришел на работу в телогрейке, но и виду не подавал, что совершил смелый поступок, никому не рассказывал об этом.

Внедрялись и мои рационализаторские предложения. Расскажу о более заметном. При испытании моторов семейства АШ-82 зачастую появлялся наклеп на межцилиндровых дефлекторах от соприкосновения выхлопных патрубков передней звезды с дефлекторами цилиндров. Это был дефект не мотора, а оборудования, и я нашел способ устранить его. Заводская многотиражка по этому поводу писала: «Петр Дмитриевич Ожгибесов... внес ценное предложение по использованию металлических щитков для предохранения от наклепа межцилиндровых дефлекторов. Предложение внедрено. Около шести-десяти восьми тысяч рублей экономии в год получает завод от применения этих предохранителей. Премию в сумме двух тысяч рублей тов. Ожгибесов передал в фонд обороны».



Руководители испытательного цеха у знамени Государственного Комитета Обороны. 1944 год. Слева направо: парторг М. В. Казаков, начальник цеха А. И. Валединский, председатель цехового комитета профсоюза С. Н. Жуков.

Каждый мотор, сделанный на заводе, проходит через руки испытателей. И мы по праву гордимся достижениями цеха в годы войны. Несколько раз коллективу вручалось переходящее Красное знамя Государственного Комитета Обороны. Лучшие из лучших — А. Валединский, И. Самойленко, П. Лепихин, Ф. Залялетдинов, П. Хохлов — были награждены орденами и медалями.

Отличились и те испытатели, которые с оружием в руках сражались на полях войны. В составе Уральского добровольческого танкового корпуса прошел весь боевой путь этого соединения А. Соломатин, высокого звания Героя Советского Союза удостоен Анвар Гатаулин, ордена украсили грудь авиатора В. Семеновых и многих других.

За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны завод был награжден орденом Красного Знамени, 19 раз вручалось ему знамя ГКО. Не многие предприятия в стране удостоены столь высоких наград.

## **НА ПУТИ К РЕАКТИВНОЙ ТЕХНИКЕ**

**С**трашные следы оставила война. Гитлеровцы разрушили более 70 тысяч наших городов, сел и деревень. Страна потеряла около трети всех национальных богатств. Необходимо было восстановить разрушенное, достигнуть, а затем и превзойти довоенный уровень.

Рассказ о первых послевоенных годах мне хочется начать со знакомства с нашим директором тех лет Анатолием Григорьевичем Солдатовым.

А. Г. Солдатов возглавил завод в апреле 1942 года. Выходец из бедняцкой крестьянской семьи, до этого он работал учеником слесаря на Воткинском машиностроительном заводе, окончил Пермский рабфак, Высшее техническое училище имени Н. Э. Баумана,

был главным инженером и директором одного из предприятий авиационной промышленности.

Анатолий Григорьевич быстро разобрался в многообразии заводской жизни, узнал предприятие. В любое время суток директор появлялся там, где что-то не ладилось. Особенно много внимания уделял он сборочному цеху, в котором помнил по имени-отчеству всех мастеров, многих рабочих. Заказам сборочного была открыта «зеленая улица», за короткий срок в десятки раз увеличился выпуск моторов.

Нередко приходил А. Г. Солдатов и в наш цех на испытания. Не раз присутствовал на рабочих собраниях. Когда выяснялся какой-то вопрос, он мог поднять начальника любого ранга и просил дать объяснения перед людьми. Тут же порой выносилось решение: выговор или благодарность.

На директорских оперативках Анатолий Григорьевич терпеливо выслушивал возражения, но не выдерживал, когда виновник старался обелить себя, искал оправданий. В таких случаях директор нередко повышал голос и пускал в ход крепкие выражения.

И все-таки не на страхе держалось уважение к нему. Директор отлично разбирался в технологии моторостроения, иногда беглого взгляда на чертеж А. Г. Солдатову было достаточно, чтобы определить неточность, подсказать верное решение. Не раз бывало так: где-то застопорилось производство, один цех начинает сваливать все беды на другой. Тогда директор сам брался выяснять причину неувязок. И почти всегда безошибочно находил он слабое звено, четко и энергично принимал меры, а виновные, конечно же, получали на орехи.

Много отеческой заботы и внимания уделял А. Г. Солдатов подросткам. Широко известна фотография тех лет «Банка компота». За директорским столом сидят мальчишки, и перед каждым дорогое в те времена лакомство. Директор нередко собирал подростков у себя в кабинете, угощал их чаем и компотом, делал подарки, по-взрослому говорил о серьезных вещах, о работе завода для нужд фронта.

**А. Г. Солдатов.**



Рабочие завода уважали своего директора, понимали, что любое решение вызвано не личными пристрастиями, а интересами дела. Обид на него долго не держали.

На оперативках или производственных совещаниях в цехе директор иногда спрашивал: «Что скажет по этому поводу Ожгибесов?» И было очень приятно услышать от него публично хорошее слово, высокую оценку.

Правда, не только приятные слова произносились им по моему адресу.

Однажды в технологический отдел пришла служебная записка,

в которой сообщалось, что на один из моторов АШ-73ТК будет поставлен новый агрегат. Я решил сходить в сборочный цех и определить, какая потребуется оснастка, чтобы приготовить ее заранее.

Возвращаюсь обратно — навстречу А. Г. Солдатов. Поздоровался и пошел отчитываться. Что, работы, мол, не стало в своем цехе, прогуливаешься, когда полно дел на испытании?

Я стал оправдываться, показал записку, но директор, казалось, ничего не видел и не слышал. А в заключение пообещал выгнать с завода.

До увольнения, худо-некорыстно, думал я, дело не дойдет, сначала разберутся во всем. Дисциплина у меня крепкая, в сборочный цех ходил не на прогулку. Однако настроение было неважное. А вдруг директор нашел какие-то крупные недостатки в нашем цехе — тогда ведь другой разговор...

На следующий день приглашают в 12 часов на совещание к директору. Захожу — там наш начальник цеха, заместитель главного технолога, главный механик и еще несколько ведущих специалистов.

— Возникли серьезные затруднения при испытании новых моторов, — как всегда без вступлений начал А. Г. Солдатов. — Что нужно сделать? (Речь шла о восемнадцатцилиндровом звездообразном двигателе — АШ-73ТК, которые устанавливались на самолетах в послевоенные годы).

Все молчали, но заместитель главного технолога глянул на меня, и я все понял. Встал, подробно доложил обстановку, высказал свои соображения.

— Итак, — продолжал директор, — принято решение о выделении участка испытаний новых моторов в особый объект. Есть предложение назначить заместителем начальника цеха по этому объекту Ожгибесова.

У меня забегали по спине мурашки. Что такое новый объект, я представлял. Хватит ли знаний, энергии, напористости? Любой просчет или ошибка чреваты не только личными неприятностями, за ходом дел на новом объекте следит Москва.



— Не потянуть мне эту работу, Анатолий Григорьевич, — подтолкнула меня с места какая-то сила.

— Не потянешь — выгоню, — отчеканил А. Г. Солдатов. А потом совсем другим тоном: — Берись, Ожгибесов, не бойся. Ты справишься. Будет трудно — обращайся лично ко мне.

Тут же директор назначил меня председателем комиссии, которой поручил к концу рабочего дня представить план работы по испытанию нового мотора. Надо было реконструировать испытательные стенды и устранить затруднения, возникающие из-за оборудования.

В назначенное время план был на столе Солдатова, а уже на следующий день началось осуществление этого плана. Директор ежедневно интересовался делами, оперативно и четко решал все вопросы, требующие его вмешательства.

Имел я от Солдатова и выговор. Как-то на оперативке внес предложение создать в нашем цехе при группе механика промысловую мастерскую для фильтров. Главный инженер поддержал это предложение, назначил исполнителей, но они к назначенному сроку задание не выполнили. А поскольку за всякую разработку оргтехмероприятий и их внедрение отвечают начальник цеха, старший технолог и начальник бюро технического контроля, приказом по заводу в числе других был объявлен выговор и мне.

Вот так раз! Кто-то провалил дело, а меня, получается, наказали за толковое предложение. Это показалось тогда несправедливым, обидным. Но, поразмыслив, позднее я осознал, что получил еще один урок отношения к производству, к заводским делам. Мало просто вносить хорошие предложения. Ты добейся, чтобы они осуществились, приносили пользу. В этом — главное.

Можно многое рассказывать о взаимоотношениях с этим волевым человеком. Оглядываясь назад, начинаешь понимать, что он личным примером учил верить в свои силы, брать на себя ответственность, видеть дальше своего цеха.

Помню, с самолетостроительного завода поступил сигнал: пере-

полняются маслом нижние цилиндры при неработающем моторе. Солдатов сразу же отправил в командировку меня и старшего мастера участка, чтобы разобраться, почему это происходит.

Мы обнаружили, что самолетостроители нарушали инструкцию по эксплуатации моторов из-за конструктивных неудобств. Часть вины ложилась на местный завод, часть — на наш завод.

Директор, выслушав отчет, остался доволен результатами нашего расследования и попросил рассказать о своих замечаниях А. Д. Швецову. Что мы и сделали.

Через непродолжительное время в конструкции двигателя по указанию А. Д. Швецова появилось небольшое изменение. У самолетостроителей претензий по сливу масла из мотора больше не было.

Ценил директор остроумный ответ, находчивость, шутку. Подходит однажды к заместителю главного технолога завода М. Ф. Мищенко, у которого почти всегда были смяты лацканы пиджака:

— Тебе что, выписать утюг или сам купишь?

Михаил Филиппович за ответом в карман не лез.

— Вы мне лучше орден выпишите. Тогда лацканы разглядятся.

А. Г. Солдатов рассмеялся и махнул рукой. Между прочим, М. Ф. Мищенко за хорошую работу на заводе позднее был награжден орденом.

О некоторых особенностях директорской природы зашел как-то у нас разговор с Анатолием Ивановичем Валединским.

— Все мы, Петр Дмитриевич, конечно, не без недостатков. Но Солдатов — талантище! Очень тонко чувствует все новое. Умеет за это новое бороться. Мыслит масштабно, по-государственному. Нам повезло, что работаем с таким руководителем.

Но на рабочих собраниях и А. Г. Солдатову откровенно критиковали. Думаю, это не проходило бесследно. Ведь настоящий руководитель не только учит и воспитывает других. Коллектив тоже оказывает на него влияние, шлифует характер.

Время отсекает предрассудки, мелочи, позволяет более объективно оценивать людей и события. Нас и сейчас поражает работо-

способность, энергия Анатолия Григорьевича, его умение четко видеть перспективу, направлять усилия огромного коллектива и прислушиваться к мнению рабочих.

Организаторский талант А. Г. Солдатова не остался незамеченным. Он работал начальником Главного управления министерства, председателем Пермского совнархоза, занимал другие ответственные должности, избирался депутатом Верховного Совета СССР.

С окончанием войны на завод хлынул поток двигателей, снятых с самолетов и разукомплектованных. Требовалось их перебрать, промыть, испытать.

Еще продолжался выпуск двигателя АШ-73ТК, а уже началась отработка мотора АШ-82В, который был установлен на вертолетах Миля, затем АШ-82Т (он и сейчас безотказно работает на пассажирских самолетах).

За одним заданием следовало другое. И люди хорошо понимали, что вызвано это напряженной международной обстановкой.

И все-таки Советское государство сумело выделить огромные средства для восстановления разрушенных городов и сел, для производства товаров народного потребления. Не остался в стороне от этих дел и наш завод. Вместо оборонной продукции мы начали выпускать шифоньеры, никелированные кровати, машинки для точки лезвий безопасных бритв.

Сразу же после Победы было продолжено сооружение заводского Дворца культуры. Началось строительство пионерского лагеря на берегу речки Мулянки, поднимались жилые дома в поселке моторостроителей.

Во всем этом опять же немалая заслуга А. Г. Солдатова. В помощь строителям были отправлены сотни рабочих, организовывались воскресники. Каждая оперативка у директора начиналась с разговора о стройках, он сам ежедневно бывал на площадках, знал всех прорабов, отлично представлял обстановку на каждом строящемся объекте. Приказом по заводу было предложено создать во



Технологи испытательного цеха.  
1948 год.

всех цехах художественную самодеятельность. За ее состояние спрос был такой же строгий, как за производственные дела.

И тут проявилась еще одна сторона многогранного таланта Анатолия Григорьевича. У него оказался тонкий эстетический вкус, он хорошо разбирался в искусстве. Директор сам просматривал репертуар, был в комиссии по отбору исполнителей для первого концерта в честь открытия Дворца. Под его руководством был проведен конкурс заводских художников и отобраны картины для оформления залов. Я присутствовал на торжественном открытии Дворца, где выступал директор. Дворец поразил всех своим великолепием, масштабами. Силами самодеятельных артистов был дан большой концерт. Было много веселья, музыки. Наш Дворец и сейчас остается лучшим в городе.

Кстати, здесь же в 1974 году отмечалось сорокалетие завода. А. Г. Солдатов не присутствовал (жил тогда в Москве, был болен),

но телеоператоры засняли Анатолия Григорьевича на пленку. Когда на экране показалось его изображение, зал разразился бурными аплодисментами...

После войны авиация быстрыми темпами шла к реактивной технике. День ото дня приходилось решать все более сложные задачи. Двенадцатичасовых смен, конечно, не было, однако трудились напряженно. Коренным образом менялась технология производства, перучивались люди, одна модель моторов сменялась другой.

Одним из первых в семействе реактивных стал двигатель главного конструктора В. Я. Климова. Подготовка к его испытаниям потребовала полностью переоборудовать стенды, наблюдательные кабины, пульта управления.

Все изменилось до неузнаваемости. Приборы взяты в облицовочные кольца, и все размещены перед взором испытателей, не нужно никуда бегать, суетиться.

Было покончено и с шумом. Причем, не только в цехах. Умолк гул, который много лет слышали жители прилегающих к заводу микрорайонов, — испытания стали проводиться в удалении.

В первые послевоенные годы заметно изменился состав нашего цеха. Многих практиков сменили молодые специалисты с вузовскими дипломами. Большинство из них были преданы авиации, горели нетерпением скорее освоить дело.

После первой же встречи мне приглянулся молодой человек Дмитрий Дическул — жизнерадостный, подвижный, эрудированный. Он быстро втянулся в работу технолога, а через несколько недель внес важное усовершенствование в узел червячной передачи счетчика оборотов турбокомпрессора ТК-19 для двигателя АШ-73ТК. Для начала это было неплохо.

— Ну вот, вы и замените меня на должности начальника технологического отдела, — сказал я молодому специалисту.

— Что вы, — смутился он. — Мне еще нужно работать да работать.

Сейчас Дмитрий Александрович Дическул — известный и ува-

жаемый в городе человек, главный инженер завода, Герой Социалистического Труда, депутат городского Совета народных депутатов.

Отличался среди молодых специалистов и выпускник Куйбышевского авиационного института Петр Петрович Маджуло. Он организовал в цехе производство новых сложных деталей, вел занятия в газодинамической лаборатории, где занимались студенты и инженеры. Впоследствии П. П. Маджуло возглавлял наш цех, был заместителем главного инженера, а теперь заместитель директора завода.

Немало и других нынешних руководителей заводского масштаба начинало трудовую биографию в испытательном цехе. Некоторые товарищи работают в крупных конструкторских бюро, в министерстве. Что ж, такова логика жизни. И это хорошо. Как говорят в народе, колодец рад, что из него берут воду.

Да, такова логика жизни. Все мы первую ее часть больше берем у других, больше учимся, но наступает пора и отдавать. Отдавать знания, опыт, мастерство. И можно только радоваться, когда в надежные и верные руки переходит все, что создано, достигнуто.

Помните крылатую фразу: «Все остается людям» из кинофильма шестидесятых годов? Очень точная фраза. Чем старше становишься, тем чаще встает вопрос: а что же ты сделал для людей, какую оставишь память?

Я никогда не отгораживался своими личными делами, на первом плане всегда были вопросы производства, завода и цеха. Стремился добросовестно и старательно выполнять любые поручения партийного бюро, общественных организаций.

После войны я несколько лет руководил кружком по изучению истории КПСС, возглавлял цеховую комиссию партийного контроля, бесценно входил в состав редколлегии цеховой стенгазеты.

Трижды избирали меня депутатом городского Совета. И не было большего удовлетворения, чем оказать людям какую-то конкретную помощь, поддержку. А обращались нередко с самыми различными вопросами и прямо в цехе, и на улице, приходили на квартиру. Кроме этого, были и специальные приемные дни.

Где только не пришлось мне побывать по депутатским делам? Проверял работу трамвайного парка и цеха детской игрушки, был в комиссии, которая разбирала жалобу по строительству жилья на тогдашнем велосипедном заводе.

Часть вопросов решалась с администрацией на месте, некоторые обсуждались на заседаниях постоянных комиссий, вносились в повестку дня сессий.

Депутату в нашей стране даны очень большие полномочия, но и ответственность высокая — перед избирателями, перед народом. А они всегда с тобой рядом, ты каждый день у них на виду, и спрос с тебя каждый день.

Помню, как-то начал с перебоями ходить трамвай. И одна пожилая женщина отчитала меня прямо на остановке. Стоишь, мол, вместе с другими в очереди, пошел бы да разобрался. Депутат же!

Пришлось прямо из цеха ехать в парк, разбираться...

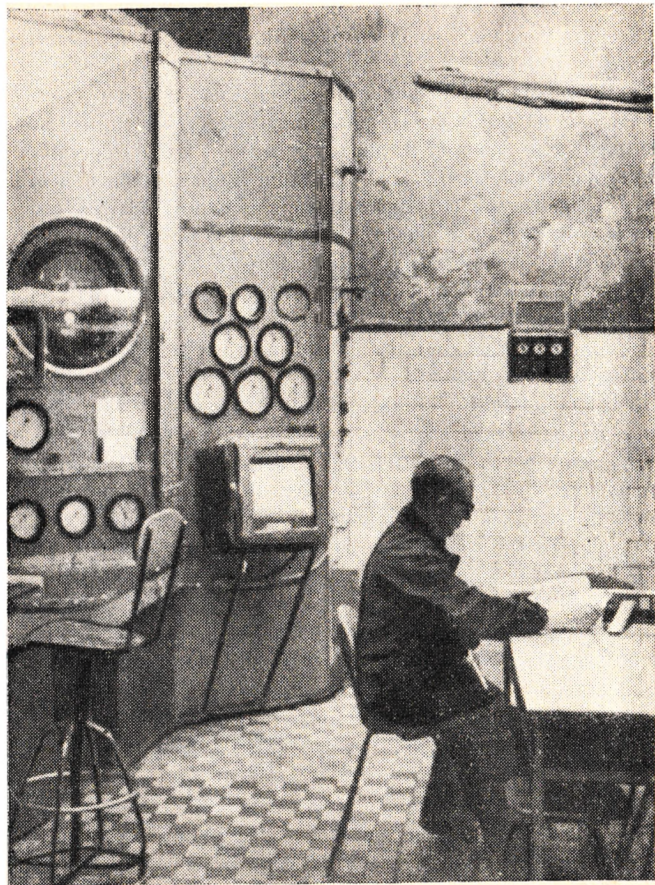
Свободные от работы и общественных дел часы я проводил за письменным столом. Очень хотелось обобщить на бумаге свой опыт испытательской работы.

В 1948 году под редакцией начальника цеха Г. Ф. Фералонтова была опубликована моя «Памятка мотористу». В ней излагались обязанности рабочих различных профессий при испытании двигателей, приводились формулы для подсчета основных параметров мотора.

Памятка до 1953 года служила руководством для испытателей.

## **В КОММУНИСТИЧЕСКИХ БРИГАДАХ**

**Н**а Западном Урале сейчас широко известен совет бригадиров, который создан в шестидесятые годы на нашем заводе. Как-то руководитель этого совета пригласил меня выступить на заседании, поделиться опытом первых стахановцев.



Наблюдательная кабина испытательного стенда. За столом — бригадир А. Ковригин.



— Выступить-то выступлю, — с удовольствием согласился я, — но пусть товарищи коротко расскажут, чем вы занимаетесь, как живете.

Не похожи нынешние бригадиры на тех, что были сорок лет назад. У каждого десятилетка или техникум, многие занимаются на вечерних и заочных отделениях вузов. Их интересуют не только производственные дела. Воспитание коллектива, подготовка будущей смены, умелое использование ценного опыта — вот далеко не полный перечень вопросов, о которых шла речь.

Заинтересовало меня такое новшество: в некоторых цехах бригады создаются по инициативе самих работающих на участке. И что любопытно, бригадиры не назначаются, а избираются на общем собрании. Как правило, это самые опытные и квалифицированные рабочие.

Широкое распространение получила на заводе защита бригадных социалистических обязательств. Цель защиты — сделать обязательства более конкретными, повысить ответственность за их выполнение. Все это свидетельствует о зрелости трудовых коллективов, повышении их активности. И отраднo, что эта возросшая роль законодательно закреплена в новой Конституции нашей страны.

Да, жизнь идет, перемен много. Но, думается, не случайно нынешнее поколение проявляет такой интерес к истокам стахановского движения. Как и в те годы, главным в соревновании остается не тщеславие, не корысть, а общее благо каждого человека в отдельности, завода и государства в целом.

Я слушал энергичных, умных парней и думал, что не только стахановцы, но и начало движения за коммунистический труд для многих из них история.

Уже пожелтел номер «Комсомольской правды» за 18 ноября 1958 года. В этот день газета вышла с крупными заголовками на первой полосе: «Новое развитие великого почина!», «Ленинский комсомол встречает семилетку бригадами коммунистического труда!»

Ниже были опубликованы обязательства комсомольско-моло-

дежного цеха тепловозоремонтного депо Москва-Сортировочная, доменщиков Магнитки, шахтеров из Донбасса.

Почти двадцать лет назад бегло пробежал я эти сообщения прямо у киоска, а дома снова раскрыл «Комсомолку», стал внимательно вчитываться в каждую строку.

Вспомнилось то, что было хорошо известно о депо Москва-Сортировочная. В мае 1919 года там состоялось общее собрание коммунистов и сочувствующих, на котором было принято решение отработать в субботу 6 часов «дабы произвести немедленно реальную ценность». В. И. Ленин назвал эту инициативу великим почином, увидел в ней прообраз коммунистической дисциплины труда.

И вот на родине коммунистических субботников — новый почин. В чем же его суть?

Первые пункты обязательства оказались знакомыми. Повысить производительность труда... Подготовить группу учеников... Сократить время ремонта тепловозов...

Ага, а это уже новое.

Подчеркиваю карандашом: всем закончить техникум. И дальше: один лодырь — позор для всей бригады. Товарищ допустил брак — и ты виноват. Жить по закону: один за всех — все за одного.

С первых дней Советской власти мы шли к этому. Вскоре после революции В. И. Ленин писал: «Мы будем работать... чтобы выработать привычку считать труд только повинностью и правомерным только оплаченный по известной норме труд. Мы будем работать, чтобы внедрить в сознание, в привычку, в повседневный обиход масс правило: «все за одного и один за всех...»\*

Да, мы шли к такой цели давно, но впервые об этом говорится в обязательствах, как о непосредственной, конкретной задаче, задаче сегодняшнего дня.

На первых порах у нас в цехе не обошлось без споров: может ли любая бригада соревноваться за звание коммунистической, присваи-

---

\* Ленин В. И. Полн. собр. соч., т. 41, с. 108.

вать это звание всему коллективу или отдельно каждому человеку? Как и всякое новое, это дело требовало времени, проверки опытом.

Вскоре после выступлений центральных газет заводская многотиражка опубликовала обязательства бригады автоматного цеха, которую возглавил кадровый рабочий Сергей Калашников. Любопытно, что с первых шагов соревнования за коммунистическое отношение к труду эта бригада вела дневник, где день за днем рассказывается о духовном росте людей, повышении их внешней и внутренней культуры. Кстати сказать, Сергей Иванович написал книгу о жизни бригады. Называется она «Ступеньки ведут вверх».

С. И. Калашников работает на заводе с 1936 года, и хоть мы из разных цехов, знакомы давно. Он специалист высокой квалификации, инициатор ряда интересных начинаний. Так, по его примеру сейчас многие бригады разрабатывают комплексные планы по эффективному использованию рабочего времени и повышению производительности труда, установили тесную творческую дружбу с инженерно-техническими работниками завода.

Сергей Иванович награжден орденом Ленина, является почетным гражданином города Перми.

В нашем цехе первыми начали соревнование за высокое звание коллектива коммунистического труда бригады Н. Седова и В. Лебедева. Кроме пунктов о повышении производительности труда, каждый рабочий принял обязательство повышать свою квалификацию, учиться, активно участвовать в общественной жизни.

Многое, очень многое можно рассказывать о тех, кто в числе первых был удостоен звания ударника коммунистического труда.

Тысячи сложных приборов находились под контролем бригады Всеволода Лебедева. И я не помню случая, чтобы по вине этого коллектива были задержки в работе. Сейчас Всеволод Иванович Лебедев — секретарь парткома цеха. Старший мастер участка приборов Иван Каменский закончил вечернее отделение Пермского политехнического института, продолжительное время руководил участком.

Вот еще одна интересная судьба.

Петр Колесниченко воспитывался в детском доме на Украине. Во время эвакуации эшелон, в котором ехали ребята, попал под бомбежку. На всю жизнь запомнил Колесниченко людское горе, кровь, слезы.

Несовершеннолетний парнишка работал на одном из уральских заводов, ушел служить на флот, а демобилизовавшись, пришел в наш цех. Когда его бригада приняла обязательство соревноваться за коммунистическое отношение к труду, Петр Алексеевич поступил учиться на вечернее отделение авиационного техникума, взял шефство над молодыми рабочими Александром Нечаевым и Сергеем Батуевым. Они, как и сам Петр Алексеевич, стали мастерами своего дела.

В конце пятидесятых — начале шестидесятых годов широко развернулось соревнование за высокую культуру труда, началась целеустремленная борьба за внедрение промышленной эстетики. В испытательном цехе инициатором этого движения стал участок Александра Ивановича Пестерева. Здесь не только поддерживали идеальный порядок и чистоту. Даже подставки под огнетушители были сделаны в современном стиле и покрашены в соответствии с рекомендациями специалистов. На пустовавшей стене выложили из пластика серп, молот и светящийся огнями лайнер...

В те годы я как бы заново переживал свою молодость. Кажется, снова вернулась та же энергия и задор, которые были в годы стахановского движения. В пятьдесят шесть лет я сдал экстерном экзамены за курс средней школы, закончил вечерний университет марксизма-ленинизма при горкоме КПСС. В числе первых был удостоен звания ударника коммунистического труда.

Меня по-прежнему избирали в состав партбюро, приходилось участвовать во многих цеховых делах. Особое внимание уделяли мы в то время экономии сырья, материалов и электроэнергии.

Немалую роль сыграла в этом наглядная агитация. Помню, мы делали точные расчеты: во что обходится каждая лишняя минута

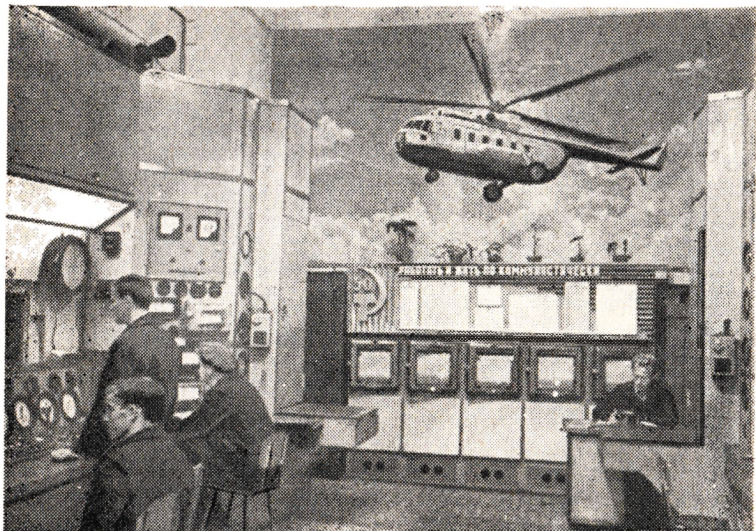
работы двигателя, сколько земли можно вспахать трактором на сэкономленном за эту минуту горючем и т. д. Подготовили интересные плакаты.

Опыт нашей партийной организации получил высокую оценку в масштабе завода, об этом не раз писала многотиражная газета.

Вспоминаю об этом не для того, чтобы просто похвалиться. Борьба за экономию, бережное отношение ко всему государственному — дело очень важное, о котором нельзя забывать и сегодня. Ведь, чего греха таить, до сих пор есть и среди рабочих такие, которые считают: заводское — значит, чужое. Живы еще, к сожалению, рваческие настроения. Обидно становится, когда видишь, что все интересы молодого человека крутятся вокруг покупки «Жигулей» да моторной лодки, а работа для него простое добывание денег...

Понятно, воспитание людей идет не так быстро, как нам иногда представляется. Помню рабочее собрание, где обсуждалось плохое поведение одного из рабочих в семье. Он пропивал деньги, часто не ночевал дома. Кое-кто возмущался: как, мол, можно говорить про личные дела на виду у всех? Побеседовал бы начальник цеха — и хватит. Столкнулись такие мнения и на собрании. Спорили долго. Но в конце концов все закончилось серьезным разговором об ответственности за моральный облик рабочего, за воспитание детей. А сейчас в новой Конституции СССР есть специальная статья, где записано: «Граждане СССР обязаны заботиться о воспитании детей, готовить их к общественно полезному труду, растить достойными членами социалистического общества». Значит, правильно мы рассуждали, спорили, значит, и здесь проявилась зрелость коллектива, отразились его нравственные черты.

В те годы мы уже освоили выпуск реактивных двигателей. Новая техника была не проста — проще стали процессы управления испытаниями, благодаря тому что были построены новые корпуса группы сборочно-испытательных цехов. Но чтобы грамотно вести испытания, требовалось намного больше знаний. Неизмеримо возросла материальная и моральная цена каждой ошибки, упущения.



Участок испытания двигателей для вертолетов. Кабина испытателей.

Но мы были готовы к решению сложных задач. Почти все новое оборудование изготовлялось на заводе с участием наших конструкторов — Федора Калмыкова, Юрия Бржезовского, Виктора Гаслова. В срок выполнялись важные государственные задания.

Был четко отработан такой порядок: как только выходят в свет новые чертежи и схемы, сразу же начинается техническая учеба с руководящим составом участков и служб. Одновременно идет изучение конструкции внедряемого в серию двигателя, отработывается методика его испытания. Занятия, как правило, завершаются экзаменами.

И вот новый двигатель вошел в серию. День ото дня оттачивается опыт людей, растет сноровка, мастерство.

Наконец, все отлажено, все идет гладко, ровно.

Старые испытатели знают, что такое затишье всегда накануне нового задания. И, действительно, через несколько месяцев спокойной работы в цехе обязательно появляется Юрий Абрамович Бржезовский. Он ходит по участкам, присматривается, затем обосновывается в отделе технологов. Садится за свободный стол, несколько минут молчит, а затем начинает рассказывать о цели своего прихода. Оказывается, снова предстоит переход к новому.

И снова изучаются чертежи, начинается учеба. Снова приходится переделывать оборудование, устанавливать новые приборы.

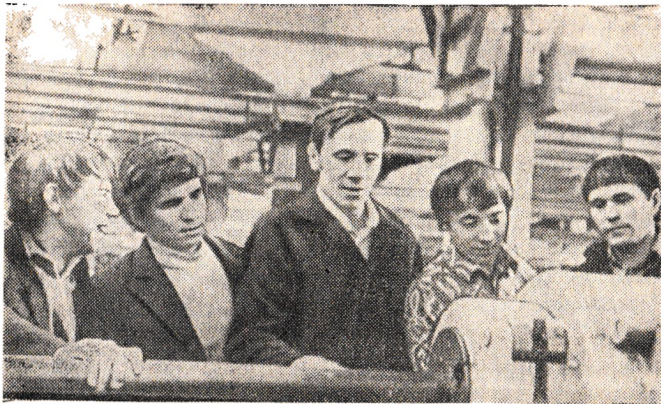
Наконец, наступают ответственные минуты первого запуска новой модели. В наблюдательной кабине — конструкторы, монтажники, электрики, прибористы. Все напряжены, сосредоточены, каждому хочется, чтобы работа завершилась успехом.

Двигатель выбрасывает языки пламени, набирает обороты. Минута, другая, третья. И постепенно светлеют лица людей, появляются улыбки, начинаются рукопожатия...

Сегодня всему миру известны турбовинтовые лайнеры, которые летают с двигателями пермского завода. И в том, что наш цех постоянно справлялся с заданиями, добивался и добивается высокого качества продукции, немалую роль играет соревнование. Среди испытателей звание ударника коммунистического труда носит более 350 человек и 36 бригад. 60 процентов работающих имеют сейчас высшее, среднее и среднетехническое образование.

Можно было бы назвать многие цифры. Сколько человек, скажем, за последние пятнадцать лет закончили без отрыва от производства вузы и техникумы, обучались на производственно-технических курсах. Сколько людей ежегодно получают новые квартиры и т. д. Но изменения, которые происходят в сознании, цифрами выразить не всегда.

Я уже говорил, что не все в организации соревнования проходило



Бригада А. Горохова. 1976 год.

гладко. Бывали ошибки, упущения. Иногда пытались присваивать звание только по производственным показателям, кое-где формально подходили к принятию обязательства, записывали там, например, такие пункты: «не опаздывать на работу», «соблюдать технику безопасности».

Сейчас стало правилом конкретными делами подтверждать высокое звание, ударникам приходится постоянно держать экзамен перед коллективами, где они трудятся. Уверен, что престиж звания «коммунистического» будет подниматься все выше и выше. А ведь об этом мечтал Владимир Ильич. Он называл коммунистическим труд бесплатный, бескорыстный, труд на благо общества по внутренней потребности. И предостерегал от чрезмерно легкого отношения к слову «коммуна».

...В 1968 году после тридцатисемилетней работы на заводе я вышел на пенсию.



Тридцать семь лет — это целая жизнь. И вся она отдана одному делу. С ним нелегко расставаться, и я не расстаюсь. Встречи с молодыми рабочими, с товарищами по цеху, стремление до последнего дня приносить людям пользу — моя внутренняя потребность.

Радостным сообщением начался для наших заводчан 1971 год. Указом Президиума Верховного Совета СССР труд коллектива был отмечен еще одной высокой наградой, третьим орденом — орденом Ленина.

Ветеран завода, бывший бригадир прославленной на всю страну фронтовой бригады Геннадий Федорович Семенов откликнулся на это событие стихами:

Орден Ленина... Флагов сполохи,  
Гром оркестров, огонь речей.  
Орден Ленина — наша молодость  
И усталость бессонных ночей...

Я присутствовал при вручении этой награды. И, как, наверно, многие из сидящих в зале Дворца, подумал о том, сколько же теперь в небе планеты ежечасно, ежеминутно пронесится воздушных кораблей с пермскими моторами. Они несут Ил-18 и Ан-10, Ту-124 и Ту-134, самые могучие в мире вертолеты. Они летают над всей необъятной нашей Родиной и в небе восемнадцати других стран мира. Пермские моторы экспортируются в девятнадцать государств Европы, Азии, Африки и Америки.

Можно было бы написать интересную книгу о машинах с пермским мотором. В труднодоступных местах Тюменской и Томской областей, на Печоре и в Якутии с их помощью прокладывают газопроводы, устанавливают нефтяные вышки. Их использовали при спасении людей во время наводнения в Пакистане, тушении разбушевавшихся пожаров во Франции, при установке мачт высоковольтной передачи на большой высоте в Швейцарских Альпах.

На всех широтах Земли в условиях африканской жары и полярного холода работают машины с пермскими моторами.

От души завидую тем, кто сегодня вливается шумным потоком через проходные завода. Это тот же завод, что 40 лет назад, и не тот. Он меняется так быстро, что за этими переменами становится все труднее уследить.

Сравнительно недавно были в диковинку станки-автоматы и полуавтоматы, автоматические и полуавтоматические линии. А сейчас действуют станки с программным управлением, в два-четыре раза повышающие производительность труда, внедряется автоматизированная система управления производством.

Но, как бы далеко ни шагнула наука и техника, ведущее место на производстве всегда принадлежало и будет принадлежать рабочему человеку.

В годы девятой пятилетки на заводе широко развернулось соревнование за звание лауреатов премий имени знатных рабочих и рабочих династий, лучшего по профессии, большое развитие получило парное и бригадное соревнование. Запевалами и душой всех этих начинаний были коммунисты — шлифовщик И. В. Пестунов, полировщик В. Шилов, модельщик В. Боровых, токарь-автоматчик Р. Хамзин и другие.

По-ударному трудилась комсомольско-молодежная бригада полировщиков, которой руководит член партии В. Овчинников. Только в 1975 году она дважды завоевывала переходящее Красное знамя, на полотнище которого горят слова: «Герои пятилетки, ветераны труда — лучшему комсомольско-молодежному коллективу».

А с каким подъемом, с каким высоким настроением было отмечено на заводе сорокалетие стахановского движения. На ударную вахту в честь этого события встали сотни рабочих, они показали образцы высокопроизводительного труда, перекрыли десятки рекордов. Как когда-то Носков и Никитин, отличились токари Алексей Горохов и Николай Марков.

25 августа 1975 года они в два с лишним раза перекрыли нынешние нормы и почти на пятьдесят процентов превысили рекорды токарей тридцатых годов.

С большим волнением рабочие завода и мы, ветераны труда, читали решения XXV съезда партии. На слете передовиков производства, на котором вели разговор о том, как лучше выполнить заводскую пятилетку, сделать более весомым вклад каждого в общее дело, решили развернуть соревнование под девизом «Пятилетке качества — рабочую гарантию». И снова первыми в этом соревновании были бригады, возглавляемые коммунистами В. М. Пестуновым и А. Д. Гороховым. К 60-летнему юбилею Октября десятки смен и бригад выполнили задания двух лет пятилетки.

Сейчас много говорят и пишут о рабочей гарантии пятилетки. Размышляя об этом, я с глубокой внутренней убежденностью считаю, что рабочая гарантия — это одно из определяющих условий роста производительности труда и качества продукции. Ведь в конечном итоге руками рабочего, его умом и сердцем создаются и современная машина, и детская игрушка. И ветераны труда могут и должны сделать многое, чтобы передать молодым рабочим эстафету мастерства, воспитать у них чувство ответственности.

Мои товарищи близко к сердцу восприняли слова Л. И. Брежневца из письма кадровым рабочим и представителям трудовых династий Мотовилихи. На нашем заводе трудовых династий тоже немало. Как и в тридцатые годы, остаются известными фамилии Шитовых, Малеевых, Вахриных, Муковниковых, Вахрамеевых, Тетеринных — это сыновья и внуки тех, кто закладывал первые корпуса и делал первые советские моторы.

Для многих людей моторостроение стало сейчас семейной профессией. Замечательным примером такой семейной преемственности и преданности профессии может служить большая рабочая семья Глуховых. С первых дней рождения завода, с его основания, трудились у нас мастер Аркадий Иванович Глухов и его супруга Таисия Андреевна. Любовь к родному заводу они воспитали и у своих детей. Помню, когда вместе с Аркадием Ивановичем и Таисией Андреевной работали трое их сыновей — Игорь, Юрий и Александр, две

невестки — Клавдия и Тамара, зять Леонид, внук Виктор и внучка Ирина.

На заводе широко развернуто наставничество. И в нашем цехе создан специальный совет, который возглавляет Петр Колесниченко. В его составе — секретарь парткома цеха, предцехкома, самые опытные бригадиры. Щедро передают они молодым свой опыт и знания, помогают стать достойными продолжателями славных традиций.

Разумеется, я отметил лишь некоторые штрихи нового в жизни родного завода и цеха. Но, думаю, даже эти штрихи в какой-то мере отражают огромные достижения всей страны, те достижения, которые полно и ярко отражены в Конституции СССР, принятой в октябре 1977 года.

К сожалению, не всех людей, которые заслуживают доброго слова, с которыми долгие годы я шагал плечом к плечу, удалось мне упомянуть. Много можно было бы рассказать о бывшем директоре завода Михаиле Ивановиче Субботине, который прошел у нас путь от мастера до руководителя предприятия, удостоен звания Героя Социалистического Труда, избирался депутатом Верховного Совета РСФСР.

Частенько приходилось мне встречаться по производственным делам с бывшим главным инженером Александром Иродионовичем Бендебери, всегда восхищался филигранной работой слесарей Леонида Абрамовича Кашеева, Миргантулина Гапсаляна. Продолжают трудиться на заводе бригадиры военных лет мои товарищи Александр Петрович Горбунов и Николай Михайлович Ведерников...

В заключение мне хотелось бы также выразить огромную благодарность трудовому коллективу, в котором вырос, учился уму-разуму, прошел огромную жизненную школу. Нельзя не гордиться таким предприятием. Рабочий завода имени Я. М. Свердлова — это так же почетно, как уралмашевец, строитель БАМа, КамАЗа.

Редко наша областная газета обходится без сообщения о том, что моторостроительный успешно выполняет планы, намеченные XXV съездом партии, в работе которого, кстати сказать, принимали

участие наши заводчане: бригадир В. М. Пестунов и директор Б. Г. Изгагин. А раз растет слава завода — значит, отлично трудятся и мои товарищи. И я с гордостью провожаю взглядом идущие на посадку белокрылые лайнеры. Их сердце впервые забило на нашем заводе, путевку в небо им выдаем мы — испытатели!

## СОДЕРЖАНИЕ

Слово к читателю . . . .	5
Где вода, как березовый сок	7
Мечта о крыльях . . . .	18
Авиация начинается на земле	25
Ударники-отличники . . . .	32
Шагнули первыми... . . . .	41
«Опрокинули все вверх ногами»	50
Рукопожатие наркома	61
Счастливая путевка	69
Полгода в США . . . . .	74
Быть руководителем не просто	86
Дни и ночи войны . . . . .	94
На пути к реактивной технике	108
В коммунистических бригадах	118

Петр Дмитриевич ОЖГИБЕСОВ

**Испытатели**

---

Литературная запись  
члена Союза журналистов СССР  
**А. Ничиперовича**

Редактор **А. Шистеров**  
Художник **В. Смолин**  
Художественный редактор  
**М. Курушин**  
Технический редактор **Л. Тренева**  
Корректор **Л. Крамаренко**

**ИБ № 347**

Сдано в набор 15.XII. 77 г. Подписано в печать 22.II. 1978 г. Формат бумаги тип. № 2 70×108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Печ. л. 4,25. (усл.-прив. л. 5,95), бум. л. 2,125; уч.-изд. л. 6,35. Темплан 1978 г. Изд. № 13 ЛБ06022. Тираж 5 000 экз. Цена 35 коп. Пермское книжное издательство, 614000, г. Пермь, ул. Карла Маркса, 30. Книжная типография № 2 управления издательств, полиграфии и книжной торговли. 614001, г. Пермь, ул. Коммунистическая, 57. Зак. 1508.



**Ожгибесов П. Д.**

**045** Испытатели. Лит. запись А. А. Ничиперовича.  
Пермь, Кн. изд-во. 1978.  
132 с.

Автор книги рассказывает о рождении первых советских авиационных моторов, встречах с Г. Орджоникидзе, Генеральным конструктором А. Швецовым, директорами завода И. Побережским и А. Солдатовым, размышляет о могучей преобразующей силе социалистического соревнования, о высоком призвании рабочего.

О 31300—27 13—78  
.М152(03)—78