

Новожилов Г.В. и министр авиационной промышленности Казаков В.А. на фоне Ил-76



НЕ ДУМАЯ О СЛАВЕ

«Я неоднократно получал правительственные награды, но всегда помнил, что это аванс на будущее, которое надо отработать», — так скромно о себе и своих заслугах перед страной говорит человек-легенда, выдающийся авиаконструктор, дважды Герой Социалистического Труда, академик РАН, главный советник по науке Авиационного комплекса им. Ильюшина Генрих Новожилов.

Владимир НЕМТЫШКИН, фото Н.В. Нилов

— На авиационном комплексе им. Ильюшина вы работаете уже 67 лет! Это целая жизнь...

— Да, и я не представляю себе другой. Я и мои сокурсники пришли к Ильюшину после 5 курса на преддипломную практику. Шел на встречу с Сергеем Владимировичем и страшно волновался. Как он нас примет? Помню, что нас встретила его секретарь, которая впоследствии — я тогда и предположить не мог! — стала моим секретарем. Сергей Владимирович внимательно на всех посмотрел

и сказал: «Преддипломная практика длится два месяца. Я вас сразу зачислю на должность инженеров-конструкторов. Будете получать 900 рублей. Но у меня условие — работать так же, как весь наш коллектив. Никаких поблажек. Вы согласны?». «Конечно!». И началась наша трудовая жизнь в КБ. Приходили к первому звонку — без пяти девять. А начиналась работа в 9.К первому звонку ты должен быть на рабочем месте. А второй звонок — это уже начало рабочего дня. В 18.00 рабочий день заканчивался.

— Но вы же были совсем молодым человеком, студентом, неужели не хотелось поспать подольше, погулять с девушками? Сразу работать от звонка до звонка?

— Чтобы было понятно — стипендия тогда была 240 рублей. Что это? Ничего! А здесь 900 рублей. Это громадные деньги по тем временам. Но есть и другая, более важная причина — мы стремились получить работу в этом конструкторском бюро. Этим отличался наш курс — мы мечтали попасть в КБ Ильюшина. Поэтому мы с радостью приняли эти условия. И с этого началась моя взрослая работа. Через два месяца был отпуск, который мы провели очень хорошо. На заработанные деньги я купил маме часы, съездил на море. После отпуска вернулись на преддипломную практику к Ильюшину. Под его же руководством я писал диплом. И все — больше КБ Ильюшина я не покидал.

Новожилов Г.В.,
Ильюшин С.В.

– Говорят, у Ильюшина были какие-то особые строгие правила работы.

– Да, мы работали по определенным правилам, установленным Сергеем Владимировичем. Он был жесткий, но справедливый руководитель. Если он кого-то встречал в коридоре, мог спросить – а почему вы не на рабочем месте? В КБ было запрещено курение. Курить можно было только в обеденный перерыв за пределами производства. Ильюшин всегда приходил первым на работу. В понедельник, среду и пятницу мы работали до 20.00. Основное правило на предприятии Ильюшина – осознанная, очень хорошая дисциплина. Ни один конструктор не будет читать на рабочем месте газету. На работе надо работать. За сверхурочные платили. Если час переработал, то в полуторакратном размере, если больше, то вдвойне. В те времена квалификация человека определялась окладом. Существовал табель рангов конструкторов. Премия составлялась из сверхурочных. Ильюшин никогда не ругался. Мат в нашем КБ был запрещен. Он, критикуя, никогда не унижал человека. Это я могу с уверенностью сказать, так как прошел путь от дипломника до того, что сменил Ильюшина на руководящем посту в КБ. Была рабочая и творческая обстановка. Это давало нам возможность в очень короткие сроки делать важную и интересную работу.

Когда меня назначали генеральным конструктором, учитель дал мне два совета: не думать о славе, чтобы не потерять контроль над собой, и не допускать склок, которые ржавчиной разъедают коллектив.

– Что испытывает конструктор, когда в первый раз видит в небе свою новую машину?

– Я однажды написал так: «Когда твоя машина отрывается от полосы и уходит в небо, тебя охватывают бурная радость и чувство удовлетворения от свершившегося». Но теперь я думаю, что не только этот миг для конструктора важен. Настоящее счастье – это когда самолет, который ты придумал, ставится на заводской конвейер. До тех пор, пока не началось серийное производство, конструктор не может быть счастливым в полной мере.

– Вы как-то говорили, что конструкторы гордились работой в КБ Ильюшина. Но ведь существовала конкуренция с другими КБ...

– Да, во время войны существовало несколько КБ. Но после войны многие закрылись. В том числе такое бюро, которое делало самолет по типу «летающее крыло». Мы спросили у Сергея Владимировича, почему закрываются другие компании. Он говорил, что этой схемы хватит для работы и вам, и вашим детям. И он оказался

прав! Обратите внимание, что все современные авиалайнеры, к примеру, «Боинг-787», «Дримлайнер» или «Эйрбас А380», построены по обычной схеме. А Сергей Владимирович еще в конце 40-х годов понимал, что в ней заложено еще огромное количество нереализованных возможностей.

В конце концов, после войны остались КБ Ильюшина, Туполева, Яковлева, Сухого, Мясищева. Была определенная специализация в работе. Например, правительство дало задание сделать фронтовой бомбардировщик. Туполев сделал ТУ-14. А Ильюшин сделал ИЛ-28. ТУ-14 запустили в серийное производство. И самолет ИЛ-28 прошел государственное испытание. После этого к Сталину принесли данные по этим двум самолетам. А надо сказать, что Сталин интересовался авиацией и разбирался в ней весьма неплохо. И Сталин принимает решение запускать в серийное производство ИЛ-28. ТУ-14 сделала небольшое количество, они летали в авиации военно-морского флота. ИЛ-28 начали строить на четырех заводах. Мы тогда не понимали, зачем строят самолет в таких количествах. А оказывается, уже тогда было известно, что англичане вместе с американцами собираются на-



Коккинаки В.К., Новожилов Г.В.

нести удар по Советскому Союзу. И Сталин спешно перевооружал армию. Позже на ИЛ-28 несколько поколений летчиков прошли школу.

А теперь другой пример приведу. Поступило задание сделать бомбардировщик средней дальности. И Ильюшин, и Туполев начали этим заниматься. Туполев сделал гениальный самолет – стреловидное крыло. А Ильюшин сделал ИЛ-46, увеличенный по размерам ИЛ-28. Туполев впервые применил стреловидное крыло на практике, и его самолет имел скорость на 50 км в час больше, чем у Ильюшина. Здесь мы Туполеву проиграли.

В дальнейшем это соревнование постепенно сошло на нет. Были объективные причины. Сделать самолет – это дорогостоящее удовольствие. И каждый раз устраивать соревнования и знать, что твоя работа может не подойти – слишком дорого. Но все равно, каждый гордился работой в своем коллективе.

– Пассажирские самолеты тоже были разработаны у вас в конструкторском бюро?

– Да, Сергей Владимирович начал заниматься пассажирскими самолетами с 1943 года. Во время войны еще понял, что победа будет нашей, и нам потребуются самолеты для пассажирских перевозок. Началось все после оче-



Новожилов играет в теннис

редного отпуска Ильюшина. Надо сказать, что Сергей Владимирович предпочитал проводить отпуск в родных вологодских местах, в селе Диялево. Там он охотился, рыбачил. Он любил тишину и покой. Но однажды жена уговорила его слетать на юг, в Сочи. Вернулся возбужденный и говорит: «Ребятунки, знаете, кто летает в самолетах? Либо командированные, либо богатые люди. Надо сделать авиацию достоянием всего советского народа, чтобы билет на самолет был не намного дороже купейного железнодорожного билета!». Сказал и сделал. К тому времени я стал уже конструктором первой категории и ведущим конструктором по летным испытаниям. Ильюшин неожиданно для меня предложил мне стать заместителем главного конструктора и возглавить работы по внедрению в эксплуатацию самолета Ил-18. Я сначала отказывался, боялся, что не справлюсь. Все-таки уж очень большая ответственность. Но С.В. Ильюшина не переубедил. Позже Ил-18, первый пассажирский самолет на 75 мест, получил золотую медаль на Всемирной Брюссельской выставке.

– А еще вы принимали участие в создании легендарного ИЛ-76...

– Да, в 1976 году нам дали задание делать самолет ИЛ-76. Вы его почти каждый день видите на экране телевизора – это самолет МЧС. Это был реактивный военно-транспортный самолет, который мог садиться, где угодно, в том числе и в Антарктиде. Это был первый самолет, созданием которого я руководил как генеральный конструктор.

Еще в середине 60-х годов меня пригласил министр авиационной промышленности Петр Васильевич Дементьев. Я в это время был первым заместителем выдающегося конструктора Сергея Влади-

мировича Ильюшина. Петр Васильевич Дементьев говорит: «Знаешь, нужно сделать самолет, но не турбовинтовой, а реактивный военно-транспортный. И я хочу, чтобы культура пассажирских самолетов нашла отражение в этой машине. Вы можете сделать такую машину». Создание этого самолета было одним из сложнейших экзаменов в моей жизни. Потому что военно-транспортный самолет, который десантирует и десантников, и боевую технику, – это очень сложная машина. А к самолету были предъявлены жесточайшие требования по базированию. Самолет должен был базироваться на неподготовленных грунтовых аэродромах с прочностью грунта 6 килограммов на квадратный сантиметр. Самолет должен иметь приличную скорость, быть надежным. Пришлось решать комплекс всех этих технических вопросов, и это было очень непросто. Но нам это удалось! Отмечу, что мы работали в тесном контакте с Академией наук СССР.

– Сколько всего самолетов было сконструировано в КБ?

– За все время нашего существования, а мы были организованы в декабре 1933 года, было построено примерно 60 тысяч «Илов». Когда я эту цифру называю иностранным коллегам, они удивляются: «Генрих, этого не может быть!». А я им отвечаю: «Уважаемые джентльмены, больше 40 тысяч было построено в самое тяжелое время для нашей Родины – во время Великой Отечественной войны: 36 тысяч Ил-2, 5,5 тысяч Ил-4 и еще примерно 800 Ил-10. Вот и считайте». А вообще по самолетам конструкторского бюро, которое носит имя моего учителя, выдающегося авиационного конструктора, знаменитого на весь мир Сергея Владимировича Ильюшина, можно проследить всю историю авиации, в том числе гражданской. К военной авиации это относится в меньшей мере, так как у нас были штурмовики, бомбардировщики, а с истребителями «пробел» – всего одна модификация Ил-1. А вот по гражданской авиации – тут вся история: поршневым Ил-12, который начали проектировать в 1943 году, а в 1946 году он уже взлетел. Далее Ил-14 – самолет, который очень любили, и который очень много сделал в Арктике и Антарктике. Когда встречаешься с летчиками, они дают высочайшую оценку этому самолету. Затем



Экипаж самолета Ил-76:
Кондауров И.С., Милютин В.И.,
Волохов Г.Н., Якимец И.Н.,
Кузнецов Э.И., Коккинаки В.К.,
Кофман Д.Е., Кутепов Я.А.

был Ил-18 – мой самый любимый самолет, ведь я на нем прошел гигантскую школу. Вел его с эксплуатационных испытаний, облетел на нем полмира, я возил на нем правительство, отвечая за материальную часть лайнера. Мы летали по новым не-



Первый взлет Ил-76 с Центрального аэродрома им. М.В. Фрунзе г. Москвы



НАША СПРАВКА

В 1948 году Генрих Новожилов начал работать в ОКБ Сергея Владимировича Ильюшина в отделе фюзеляжа. Выдающиеся способности и светлый ум, работоспособность и мудрость позволили Генриху Васильевичу стать достойным продолжателем дела Ильюшина. Новожилов принимал участие в работах по самолетам Ил-28, Ил-14, Ил-40, Ил-54, Ил-18, Ил-62.

Генрих Васильевич с 1970 по 2005 годы занимал должность генерального конструктора КБ им. Ильюшина. Первым самолетом конструкции Новожилова стал известный во всем мире военно-транспортный самолет Ил-76, опытный образец которого взлетел в 1971 году с Центрального аэродрома Москвы и был принят на вооружение в 1976-м.

В 1980 году вышел на трассы Аэрофлота первый российский пассажирский широкофюзеляжный самолет Ил-86 на 350 мест. При создании этого самолета Новожилов разработал и воплотил в конструкцию принципы безопасности при повреждении, высокой технологичности и эффективности в эксплуатации. В его личном списке 130 технических нововведений, защищенных патентами, свидетельство высокой технической культуры и научных разработок, внедренных Новожиловым в самолет Ил-86 и послуживших развитию российской авиационной науки.

Ил-96М/Т, Ил-114, Ил-103 – в каждой из этих программ создания новых самолетов Генрих Васильевич Новожилов проявлял высокую творческую активность ученого-конструктора, разрабатывая простые, надежные и эффективные конструкции самолетов, обеспечивающих высокий уровень безопасности полета. Он внес большой вклад в развитие мирового самолетостроения, разработку теории и практики проектирования пассажирских и транспортных самолетов, прежде всего, с позиции обеспечения их надежности и большого ресурса.

изведанным маршрутам, мое место было позади командира корабля. Я принимал участие в расследовании всех катастроф этого самолета и происшествий с нашими самолетами за рубежом. По моему мнению, генеральный конструктор должен этим заниматься.

– Вот разговариваю с вами и не верю, что не за горами ваше 90-летие. В чем ваш секрет молодости?

– Спорт с юности! всю жизнь профессионально занимаюсь теннисом и лыжами. Сейчас, правда, только гуляю. И, что очень важно, выполняю любимую работу – с 9.00 до 17.45.

– Вы можете назвать себя счастливым человеком?

– А что такое счастье? Думаю, это исполнение мечты. Я многое хотел, и многое исполнилось: работал в любимом конструкторском бюро, делал самолеты. И, конечно, не могу не сказать, что другое мое счастье – это моя семья. С женой Людмилой Ивановной мы в браке почти 50 лет. После рождения сына она оставила преподавательскую работу и посвятила себя целиком семье, обеспечивая мне все условия для работы. Многое нам пришлось начинать с нуля, но взаимопонимание помогало преодолевать трудности. Недавно мы с ней обсуждали, чем владеет генеральный конструктор при новом капиталистическом строе, в котором рейтинг или положение человека в значительной степени определяет элитарность квартиры, дачи, машины. Пришли к выводу, что серьезно не дотягиваем до современных удовлетворительных критериев. Люся сказала: «Все нормально, но, если взглянуть на все объективно, ты никогда этим особо не занимался. В голове у тебя было одно – самолеты». Так мы подвели итог счастливой почти полувековой совместной жизни.