



**ЕВГЕНИЙ
АНАТОЛЬЕВИЧ
НОВИКОВ**

В 1978–1982 гг. – главный конструктор Уфимского приборостроительного завода.

Я начал работать с ОКБ «Электроавтоматика» с 1970 года, когда, после службы в армии, был назначен начальником КБ-10. Это конструкторское бюро было определено ведущим по приему и ведению технической документации на семейство бортовых вычислительных машин «Орбита-10», «Орбита-20»; соответственно, на КБ ложилась вся ответственность за решение технических вопросов по освоению производства БЦВМ в цехах завода. А сроки этого освоения были довольно жесткие, и спрос за эти сроки был тоже очень жесткий. Освоение машин шло практически с листа, и при выпуске первых машин технических вопросов было громадное количество – и наших, производственных, и разработчика. В то время мои основные контакты были с главным конструктором этого направления – Рубеном Ашотовичем Шек-Иовсепянцем, его работниками и с руководителем серийной службы ОКБ Владимиром Терентьевичем Рубителем. В первый год освоения разработчики БЦВМ находились у нас практически постоянно. В это время с П. А. Ефимовым я встречался только на совещаниях у главного инженера завода Гения Викторовича Панкова. Павел Алексеевич в первые годы освоения прилетал на завод часто, потому что вопросов и технических, и организационных было очень много. Я на этих совещаниях обычно выступал с информацией о положении дел. Павел Алексеевич очень внимательно все слушал и всегда поддерживал нас, серийных конструкторов. Он очень хорошо понимал, что чем грамотнее мы, тем больше вопросов мы решаем сами и тем больше освобождаем его разработчиков от серийных вопросов. На моей памяти его принципиальное решение о передаче нам калек технической документации на стадии освоения.

Тогда это было действительно революционное и очень смелое для главного конструктора решение: в то время в соответствии с ГОСТами кальки разрешалось передавать серийным заводам только после окончания приемочных испытаний и присвоения документации серийной литеры. В то же время положение на заводе с документацией было очень тяжелое: учитывая большое количество изменений и массу предварительных извещений, в цехах к каждому чертежу прикладывалось до нескольких десятков извещений, что очень затрудняло работу с чертежами; плюс – очень низкое качество диазокалек. Получив кальки, мы получали право оперативно вносить в них все изменения и даже перекопировать их, если изменений было очень много. Качество чертежей в цехах выросло на порядок, что уменьшило выпуск бракованных деталей из-за нечетких чертежей и облегчило весь производственный процесс.

А взаимоотношения Павла Алексеевича с заводскими представителями заказчика и его манера разговора с ними вообще вызывали у нас восхищение!

Не секрет, что в то время план производства завода очень сильно зависел от решений заводских представителей заказчиков; поэтому им старались не перечить и понемногу угождать на всех уровнях руководства – в силу своих служебных положений. В то же время некоторые из них, опасаясь за свои «звездочки», иногда действовали настолько формально (как бы чего не вышло?), что практически останавливали нашу совместную работу. И присутствие Павла Алексеевича на таких рабочих совещаниях во время его прилетов в Уфу, его категоричные выступления и решения, его авторитет и его телефонные звонки московским генералам действовали на наших военных безотказно! Они даже возражать не очень решались! Тем более после одной сложной ситуации по выпуску БЦВМ, когда московский генерал встал на сторону Павла Алексеевича и даже сделал замечание заводскому старшему представителю заказчика!

В 1974 г. на заводе появились новые разработки ОКБ «Электроавтоматика» – навигационные комплексы, и я был назначен заместителем главного инженера по этому направлению. Началось все с комплекса для самолета Ту-22 – а потом появилось целое семейство комплексов.

Для каждого комплекса создавался свой собственный стенд, имитирующий оборудование самолета. И здесь следует в очередной раз отметить очень ответственное отношение Павла Алексеевича к серийному заводу и его конструкторское практическое предвидение – он настоял на том, чтобы кабели, соединяющие приборы и агрегаты комплексов, не изготавливались бы на нашем заводе, а были бы получены непосредственно от самолетостроительных заводов.

В дальнейшем мы убедились, что это было очень правильное решение – кабели полностью имитировали все паразитные связи между проводами в жгутах на самолете, и мы ни разу не столкнулись с вопросами работы наших комплексов на реальных бортах! Хотя получить настоящие самолетные кабели в то время централизованного планирования было очень непросто!

Все эти проблемы в то время лежали на мне, а Павел Алексеевич своим авторитетом мне очень помогал! Основные контакты у меня были с главным конструктором Ефимом Соломоновичем Липиным, но по ключевым вопросам всегда подключался сам Ефимов. Тем более что поставки комплексов шли непосредственно на самолетостроительные заводы и практически определяли выпуск самолетов. По своим служебным обязанностям я стал присутствовать на совещаниях у Туполева, и на меня, тогда еще очень молодого руководителя, большое впечатление производило поведение Павла Алексеевича на этих совещаниях – во-первых, его авторитет, громадное уважение со стороны всех директоров и главных конструкторов, во-вторых, отношение к своим обязательствам по срокам: он всегда очень жестко отстаивал реальные сроки, но потом спрашивал и со своих работников и с нас очень строго, за каждый день!

Меня на этих совещаниях он представлял как полномочного представителя завода; а перед совещаниями, в кулуарах, он требовал от меня отчета по выполнению заводом всех ранее принятых обязательств и очень сердился, если были срывы. Но в то же время, чувствуя мою неопытность в таких делах, подсказывал мне тактику выступлений на этих совещаниях! При этом, несмотря на солидную разницу в годах и в служебном положении, никогда не срывался на грубость!

Павел Алексеевич очень высоко оценивал инженерный потенциал нашего завода; у него были отличные отношения с тогдашним руководством завода, и особенно – с главным инженером, а потом и директором – Гением Викторовичем Панковым (Панков был назначен директором в апреле 1974 года).

Во второй половине семидесятых годов, по требованиям генеральных конструкторов самолетов, появилось большое количество модификаций БЦВМ «Орбита-20».

Выпуск документации на эти модификации отвлекал конструкторов ОКБ от разработки следующего поколения БЦВМ. И тогда по инициативе Павла Алексеевича и при полной поддержке Геня Викторовича на нашем заводе в 1978 году было создано свое ОКБ как филиал ОКБ «Электроавтоматика»; ОКБ было организовано полностью из работников завода. Главной функцией филиала стала разработка технической документации на модификации «Орбиты-20», что очень разгрузило ленинградское ОКБ. Начальником ОКБ был назначен главный конструктор завода Лавров Сергей Андреевич, а я был назначен на его место. Соответственно, мои обязанности значительно расширились, и в особенности в вопросах обеспечения завода конструкторской документацией, так как отдел технической документации входил в состав конструкторского отдела и подчинялся мне. В это время вопросы серийного производства были уже отработаны, и прилеты Павла Алексеевича в Уфу стали редкими – только для обсуждения с Гением Викторовичем каких-либо стратегических вопросов и на его дни рождения.

Все крупные технические вопросы стали решаться в Ленинграде, при необходимости – на совещаниях под руководством Павла Алексеевича. Как правило, на эти совещания летал я с необходимыми специалистами завода. Павел Алексеевич по-прежнему очень жестко спрашивал со своих работников по срокам передачи нам новой документации и срокам решения принципиальных конструкторских вопросов. Но в то же время он очень «нападал» на нас по срокам освоения и требовал теперь эффективной творческой работы и по принципиальным схмотехническим вопросам — он уже оценил нашу техническую грамотность и относился к нам как к своим коллегам, которые вместе с ним разрабатывают и выпускают современнейшую бортовую вычислительную технику!

И все возможные ссылки на то, что, мол, мы – серийный завод, вызывали у него очень большое неудовольствие! Наши попытки иногда поспекулировать на нашей серийности и «периферийности», как раньше, уже у него не проходили!

Он чувствовал завод! И то, что наш завод в семидесятых годах превратился в современнейшее приборостроительное предприятие с высочайшим интеллектом и стал одним из крупнейших в Башкирии, – это громадная заслуга Павла Алексеевича!