

Талантливейший руководитель авиастроения СССР:

штрихи к биографии Фена Загидовича Абдулина



Транспортировка первого самолёта Ан-124 на аэродром УАПК. 30 октября 1985 года

Весной 1975 года высшая политическая элита СССР приняла решение о строительстве в Заволжском районе г. Ульяновска крупного авиационного промышленного комплекса (УАПК). Согласно постановлению ЦК КПСС и Совета Министров СССР от 16 апреля 1975 г. № 299-102, в его составе планировалось возвести самолётостроительный, агрегатный и приборостроительный заводы в Ульяновске и двигателестроительный завод в Уфе. Постановление определяло круг общесоюзных министерств (всего 7), на которые возлагалось сооружение авиакомплекса, а также устанавливало срок начала подготовительных работ – 1975 год.

На должность генерального директора Ульяновского авиационного комплекса приказом Министерства авиационной промышленности (МАП) № 692/к от 29.08.1975 г. был назначен Аполлон Сергеевич Сысцов, главный инженер Ташкентского авиационного объединения имени В.П. Чкалова. По своим деловым, организаторским и творческим качествам 45-летний А.С. Сысцов, энергичный и работоспособный высококвалифицированный специалист, вполне подходил на должность генерального директора гигантского авиакомплекса в Ульяновске (кстати, до сих пор крупнейшего в Европе). По своему статусу он одновременно являлся и членом Коллегии МАП СССР. В 1976–1980 годах под

руководством Аполлона Сергеевича была сформирована дирекция УАПК и с нуля создана необходимая строительная база: бетонно-растворный завод, завод крупнопанельного домостроения, комплекс подрядных строительных организаций, часть инфраструктуры, начато и активно велось сооружение производственных и жилых объектов комплекса. В январе 1981 года он стал заместителем министра авиационной промышленности, а в 1985 году – последним министром авиационной промышленности СССР.

Перед руководством МАП стояла непростая задача выбора нового директора УАПК, и в итоге министр решил поставить на эту должность Фена Загидовича Абдулина, генерального дирек-

тора Арсеньевского производственного объединения в Приморском крае (Дальний Восток). Бывший руководитель авиакомплекса А.П. Поляков вспоминал о нём: «Это был талантливейший руководитель авиастроения СССР, внёсший огромный вклад в развитие УАПК, больше, чем кто-либо другой. Если Сысцов вёл только строительство, то Абдулину пришлось параллельно возводить заводские объекты, создавать коллектив и начинать строить самолёты. До перевода в Ульяновск Фен Загидович работал заместителем главного инженера Ташкентского авиазавода, выпускавшего военно-транспортные самолёты. Там он прошёл отличную управленческую школу. Затем Абдуллин «ставил» новый самолёт в Арсеньеве, был знатоком



вертолётов. Очень трудно найти человека, способного одновременно запустить производство нового самолёта и вести строительство промышленных и социальных объектов. Он решал задачи, которые никто и никогда в таких масштабах не решал».

Ф.З. Абдулин и А.С. Сысцов имели немало общего: родились в одном и том же городе и году – в Мелекесе (ныне Димитровграде), в 1929 году, работали на Ташкентском авиазаводе и являлись высококвалифицированными специалистами в области самолётостроения, каких сейчас не найдёшь. Их жизненный путь не может не вызывать самый пристальный интерес и сейчас. К сожалению, в исторической науке не проводилось ни одного исследования, посвящённого А.С. Сысцову и Ф.З. Абдулину.

В 1981 году в своей автобиографии Фен Загидович писал: «...родился 9 мая 1929 г. в г. Мелекесе Ульяновской области в семье служащего. В 1937 году поступил в среднюю школу в г. Канибадаме Таджикской ССР. В 1947 году окончил среднюю школу и поступил в Куйбышевский авиационный институт на факультет «Авиационные двигатели». В 1953 году окончил авиационный институт (по специальности «Авиационные двигатели», инженер-механик. – Е.Б.) и по направлению МАП поступил на работу на предприятие п/я 116 г. Ташкента (авиационный завод имени В.П. Чкалова. – Е.Б.)». Здесь есть и краткое упоминание о сестре – Кашаевой (Абдулиной) Лилии, работавшей врачом горбольницы г. Душанбе.

В автобиографии Ф.З. Абдулин мало говорит о своих родителях. Между тем у меня есть интересная информация о его отце и матери. Отец Загид Мухабулович Абдулин родился в 1906 году в деревне Татарский Калмаюр ныне Чердаклинского района Ульяновской области. Начальное образование получил в родном селе. Дед Мухабул Абдулов был муздыном. В 1922 году семья переехала в город Мелекес, где Загид работал пилющиком на лесопильном заводе. Руководство предприятия вскоре заметило в нём организаторские способности и направило на учёбу в совпартшколу, после окончания которой Абдулин возглавлял отряд по ликвидации безграмотности в одной из школ г. Бузулука. Там он познакомился с выпускницей Самарского педтехникума Сарвар Габусовой (до революции её семья была состоятельной, а в 1921 году все умерли от голода). До конца своих дней Загид и Сарвар жили душа в душу.

В 1929 году в семье Абдулиных родился сын Фен, и они переехали в Ташаузский район Туркмении на работу в райком партии. Но знаний не хватало, и Загид решил поступать в Ленинградский сельскохозяйственный университет, однако экзамен не сдал. Ему посоветовали обратиться к секретарю Ленинградского обкома ВКП(б) С.М. Кирову. Удивительно, но при всей своей занятости Сергей Миронович его принял, долго расспрашивал о Туркмении. Загид подробно рассказал о положении дел, а затем сообщил, что приехал учиться. «Будешь учиться!» – ответил Киров. «Через полгода принесу

Вам зачётку с пятёрками», – пообещал будущий студент. В самом деле, З.М. Абдулин окончил университет с отличием в 1937 году. По распределению поехал в Таджикистан, где в качестве первого секретаря Аштского райкома партии участвовал в строительстве Большого Ферганского канала. До ухода на пенсию в 1963 году он работал на различных руководящих партийных и хозяйственных должностях, в конце – начальником управления мясомолочной промышленности Совнархоза Таджикской ССР. За высокие показатели в трудовой деятельности в 1947 году ему было присвоено звание Героя Социалистического Труда.

Но вернёмся к самому Фену Загидовичу. В возрасте 24 лет он устроился на работу на Ташкентский авиационный завод. Здесь он трудился на различных инженерных должностях: конструктор, начальник техбюро лётно-испытательной станции, начальник отдела эксплуатации и ремонта, ответственный представитель п/я 116 в Киеве, заместитель начальника производства по опытным изделиям. Интересно, что по заданию МАП Фен Загидович неоднократно бывал в служебных зарубежных командировках: в Бирме, Индии и Югославии, где производил доработку изделий Ил-14 и обучение лётно-технического состава правилам эксплуатации изделий.

В 1952 году Ф.З. Абдулин женился на Нелли Кутузовне Салиховой, работавшей учителем. Позже она преподавала английский язык в средней школе № 8 г. Арсеньева Приморского края. У них было трое детей: дочь Лариса, 1953 г. р., и два сына – Энверс, 1956 г. р. и Тимур, 1966 г. р. К сожалению, сведений об образовании и дальнейшей судьбе детей у меня нет.

В мае 1966 года по приказу министра авиационной промышленности Ф.З. Абдулина перевели на работу на машиностроительный (авиационный) завод «Прогресс» г. Арсеньева главным инженером, а затем директором – в декабре 1976 года (опять же одинаково с А.С. Сысцовым). Там он трудился до декабря 1980 года, когда данное предприятие было преобразовано в авиационное производственное объединение. Ф.З. Абдулин являлся его генеральным директором с 8 декабря 1980-го по 30 мая 1981 года.

Арсеньевский авиазавод, как и Ташкентский, был одним из старейших и крупнейших предприятий отрасли. Его сооружение началось в 1936 году, и он действует до сих пор, переживая



Посещение УАПК министром обороны СССР маршалом Д.Ф. Устиновым. Третий слева – Ф.З. Абдулин, пятый слева – Д.Ф. Устинов. Август 1983 года

нелёгкие времена. С 1948 года на заводе был освоен выпуск самолёта Як-18 и его модификаций Як-18А, Як-18У и других. Они служили основными самолётами для обучения лётчиков ВВС и аэроклубов. Также там изготавливали ракетную технику, вертолёты и другие авиационные изделия.

Итак, с 30 мая 1981-го по 29 мая 1986 года Фен Загидович Абдулин был генеральным директором УАПК (и одновременно членом Коллегии МАП). Во время пребывания у руля огромного предприятия он проводил колоссальную работу по обеспечению строительства авиационного комплекса

и организации серийного выпуска тяжёлого военно-транспортного самолёта Ан-124 «Руслан» (изделие «400»). В кратчайшие сроки была подготовлена оснастка для агрегатно-сборочного производства и производства окончательной сборки.

Генеральный директор обладал отличными организаторскими способностями и умением решать сложные научно-технические задачи. Он внёс значительный вклад в создание принципиально новой техники литья выжиманием, разработку комплексных мероприятий по внедрению этого процесса в серийное производство, что

позволило получить существенный технико-экономический эффект. Также Фен Загидович внёс большой вклад в разработку и освоение технологии стеснённого изгиба профилей, которые нашли широкое применение в конструкциях самолётов. Кроме того, при Абдулине в 1985 году ввели в строй I очередь УАПК (усечённый вариант, т. е. не было цеха окончательной сборки).

Краткая хроника подготовки и запуска в производство первого самолёта выглядит так. В июле 1981 года на Ульяновском авиакомплексе выпустили первую деталь для Ан-124, а в марте 1984-го вышел приказ о серийном производстве этого самолёта. 10 октября 1985 года была осуществлена выкатка первой машины из недостроенного цеха окончательной сборки. Пожалуй, самым знаменательным для УАПК и кульминационным для карьеры Абдулина стало 30 октября 1985 года – день полёта первого самолёта Ан-124 «Руслан».

А.Г. Катышев, один из старейших сотрудников предприятия, вспоминал: «В 1985 году взлетел в небо первый самолёт Ан-124 «Руслан». Я видел его выкатку и первый полёт. До сих пор в душе живёт состояние восторга и гордости, когда самолёт, сделанный на родном предприятии, поднимается в воздух. Кстати, в 1985 году на УАПК работали в 3 смены 39 тысяч человек». Бывший работник УАПК А.П. Шокотко рассказывал: «Возвратившись в конце октября в Ульяновск, увидел через окно пролетающий наш первый серийный «Руслан» над городом. Описать пером моё состояние в тот миг невозможно, на небольшой высоте плавно проплыл красавец серебристый лебедь. Размеры меня впечатлили, чего-то подобного я ещё не видел, размах его крыла такой, что поместил бы футбольное поле. Радость и гордость за свой завод и страну наполнили всего меня – это же мы первые в мире построили такой гигант, способный перевозить крупногабаритные грузы в любую точку Земли! Четыре его турбины имеют огромную мощность, что позволило построить эту чудо-машину с уникальными летными данными».

Авиакомплекс вступил в качественно новый этап развития – этап производства авиационной техники. Забегая вперёд, скажу: воздушное судно массой 170 тонн и грузоподъёмностью 120 тонн, длиной 69,1 метра, с размахом крыла 73,3 метра и дальностью полёта 4800 километров (с максимальным грузом) произвело сенсацию



Первый самолёт Ан-124 над корпусами УАПК. 30 октября 1985 года



Ф.З. Абдулин (в центре, в кожаном пальто) среди высшего руководящего состава УАПК около первого самолёта Ан-124 «Руслан». Октябрь 1985 года



на престижных международных авиасалонах. Подчеркну, что этот самолёт до сих пор не превзойдён в мире по своим лётно-техническим характеристикам.

Помимо успешной производственной и управленческой деятельности, Фен Загидович активно участвовал в общественно-политической жизни. Ф.З. Абдулин был членом Ульяновского обкома КПСС, депутатом областного Совета народных депутатов и членом партийного комитета предприятия. За большие достижения в трудовой деятельности он неоднократно награждался: в 1962 году – медалью «За трудовое отличие», в 1970 году – юбилейной медалью «100 лет со дня рождения В.И. Ленина», в 1971 году – орденом Ленина, в 1977-м – орденом Трудового Красного Знамени. В 1986 году ему было присвоено почётное звание «Заслуженный машиностроитель СССР». По авторским подсчётам, Ф.З. Абдулин являлся автором 13 научных статей, четырёх авторских свидетельств и одного патента на изобретение.

Фен Загидович регулярно помогал образовательному процессу в авиационном техникуме и СПТУ-30, прежде всего в материально-техническом плане. Он постоянно следил за уровнем зарплаты молодых квалифицированных рабочих, закрепил много специалистов из Ташкента и Арсеньева на узкие участки работы, требовавшие особого внимания и опыта.

Противоречивые воспоминания оставил о втором генеральном директоре УАПК бывший сотрудник кадровой службы Ю.А. Куприянов: «Он был сильным руководителем, умел организовать работу. Ф.З. Абдулин отличался требовательностью, любил беспрекословное исполнение поставленных им задач, не полностью доверял своей команде (в противоположность А.С. Сысцову). Его стиль работы – лично вникать во все дела, всё контролировать. Этот стиль особенно проявлялся в кадровой политике, через Ф.З. Абдулина проходила вся номенклатура – от мастера цеха и выше (в УАПК – 100 цехов, в каждом из них 3 участка – это тысячи людей), в отделах – от начальника бюро и выше. Ему представляли документы на каждую кандидатуру, он проверял профпригодность. Но производство развивалось нормально. Фен Загидович умел делать так, чтобы команда выполняла все поставленные планы». Эту же черту Фена Загидовича – директивность, порой нежелание считаться с чужим мнением – отмечали и другие ветераны авиакомплекса.

Общий вид на главный административный корпус и территорию ЗАО «Авиастар-СП». 2012



Можно смело утверждать, что неговорчивость Ф.З. Абдулина, его недипломатичность в конечном итоге привели к тому, что в 1985–1986 годах произошла серия конфликтов с первым секретарём Ульяновского обкома КПСС Г.В. Колбиным. Бывший руководящий работник УАПК А.П. Поляков рассказывал: «Абдулин не получил Героя Социалистического Труда из-за Колбина. Это были два таланта – и никто не согласился лебезить друг перед другом. Абдулин имел права замминистра. Нужно помнить, что МАП являлось государством в государстве, и подчиняться какому-то секретарю обкома было не принято. Более того, по рекомендации МАП иногда ставили первых секретарей обкомов. Если кто-то из директоров авиазаводов скажет, что секретарь ему не помогает, то его могли и снять (так, однажды руководство Ташкентского авиазавода «подставило» правительство Узбекистана). Колбин поставил задачу уничтожить Абдулина, для этого направил комиссию на УАПК. Но в итоге она ничего не нашла, и вместо взыскания генеральному вынесли благодарность. В результате этого конфликта МАП вынуждено было забрать Абдулина в Москву, ведь пришли горбачёвские времена, и министерство теряло прежнее влияние. Если бы он остался, думаю, что УАПК вошёл бы в рынок без больших проблем (у Абдулина было сильное чутьё). Генерального некоторые считали грубым, но он никого просто так не убирал».

Конфликты между двумя руководителями высокого ранга происходили по разным поводам. Один раз спор возник из-за квартирного вопроса. Дело в том, что УАПК отдавал 10% построенного

жилья городу, а Г.В. Колбин потребовал 25%. Естественно, Ф.З. Абдулин воспротивился. Также первый секретарь Ульяновского обкома КПСС, не зная производственных процессов по изготовлению самолётов, пытался давать указания, не соответствующие интересам УАПК. Фен Загидович выступал против такого вмешательства. На этом поприще возникали скандалы... В итоге А.С. Сысцов, в то время уже министр авиационной промышленности СССР, перевёл Фена Загидовича на должность директора Московского вертолётного завода, располагавшегося в посёлке Томилино Люберецкого района Московской области.

В этой должности он трудился почти шесть лет, до апреля 1992 года. Затем Ф.З. Абдулин работал ведущим конструктором, а с января 1998-го – консультантом вертолётного завода. 30 октября 1999 года его не стало...

Далеко не все факты богатой и поучительной биографии Фена Загидовича Абдулина известны, и поэтому её изучение обязательно должно быть продолжено. Ведь совершенно очевидно, что это был незаурядный руководитель, редкий профессионал в области отечественного самолётостроения и в сфере изготовления самолётов Ан-124 «Руслан». Думаю, масштаб личности Ф.З. Абдулина и его значение для Ульяновска предполагают вполне закономерный вывод: в нашем городе в будущем должен появиться памятник этому выдающемуся человеку.

Евгений Бурдин,
профессор кафедры культурологии
и музееведения УлГПУ

Фото из фондов пресс-центра
ЗАО «Авиастар-СП»