

Броневой характер

Испытатель военной техники Уралвагонзавода Олег Домрачев учит танки не бояться топкой грязи, раскалённых песков и недальновидных чиновников

Галина СОКОЛОВА

Испытатель – человек, сделавший риск своей профессией. В его характере бесстрашие не на последних ролях. Но вместе с тем надо уметь взвешивать свои силы и возможности техники, просчитывать ситуацию на несколько ходов вперёд, не бояться тяжёлой и грязной работы. Тагильчанин Олег Домрачев – из этого племена отважных и прагматичных тружачей.

–Олег Валентинович, чтобы стать испытателем грозных машин, надо родиться и вырасти на Вагонке?

–Не обязательно, но желательно. Я рос в заводской семье: мама работала контролёром на Уралвагонзаводе, отец – в КБ «Трансмаш» водителем-испытателем танков. Он о другой профессии никогда не мечтал, смолodu любил и понимал танки. До сих пор в домашнем архиве хранится заметка из армейской газеты, в которой рассказывается, как честно выполняет свой армейский долг танкист Валентин Домрачев. Я с ясельных лет отцовский шлем примерял и после школы пошёл осваивать «фамильное» дело. В техникуме наша специальность называлась «Гусеничные и колёсные машины», но нас звали не иначе как танкистами. В армии немножко неба попробовал – служил в ВДВ, а потом опять вернулся в Нижний Тагил – к родителям и заводской бронетехнике.

–А какие чувства испытываете, когда впервые через заводскую проходную шагали?

–Первое знакомство с заводом у вагонских мальчишек в 70-х по-другому происходило – они через забор перелезали. Звало нас туда любопытство и желание отпираться среди сверстников. Например, за выкопанной резиной на территории лазили, из неё классические рогатки получались. Как говорится, полчас страха, зато потом – уважение папашин и «вооружение» на целый год.

–С танком тоже раньше официального разрешения познанились?

–Нет, тут без самостоятельности. На практике в техникуме изучали бронетехнику. Для этого в подвале танк старенький стоял. В 16 лет на пробеговых испытаниях уже иногда отца подменял, за рычагами сидел. А когда устроился на работу, романтика закончилась, началась работа на износ. Испытаний тогда было очень много: и серийные машины обкатывали, и те, что в серию не пошли. Начнал с Т-72.

–Много – это сколько?

–Например, с 1984 по 1988 годы участвовал в пяти продолжительных «бегах» – в Сибири, Средней Азии, Украине, Белоруссии, Прикарпатье. Тогда три крупных завода в стране выпускали однотипную продукцию. Проводили сравнительные испытания, проверяли эффективность и надёжность нововведений. Каждый раз по два-три месяца на марше.

Особенно запомнились тяжёлые «бега» в Сибири. Шли колонной, каждый день необходимо было пройти 300 километров, ночью – отдых. А у нас случилась поломка. Подождали машину сопровождения, чинились целый день, колонну догнали только к утру. Подъехали к деревне, а там все машины уже трогаются. Ну, и мы с ними – без сна, без отдыха. Подменил тогда армейского водителя, на него уже смотреть было жалко. Трасса шла вдоль рва, глубокий ров, преодолеть его не можем. Опять отставать? Приметил автомобильный мост, разогнался в камышах и проскочил по нему. Потом оглянулся, а мостик совсем узкий, чудом вписался. Проверяющие разозлились. Так и сказали: «Дурак-каскадёр, фильмов, наверное, посмотрел». А я считаю: если есть уверенность в своих силах, если характер броневой, тогда удача от водителя не отвернется.

–Бывали, значит, ситуации, когда серьёзную профессию и трудную задачу сдвигали авантюриным шармом?

–Не без этого. Особенно красиво стремились выступить перед потенциальными



Танки, как известно, грязи не боятся. А испытатели грозных машин не боятся и второй традиционной российской беды

покупателями. Их ведь надо было убедить, что наши танки – это то, что им нужно. Например, перед реализацией индийского контракта провели испытания в пустыне.

–И как это было?

–Шли на Т-90 по барханам в пустыне Тар. Температура воздуха в тени +52 градуса по Цельсию. Столб пыли за танком, пыль вообще везде. Траки уходят в песок, а он раскалён – не дотронуться. Датчики показывают критическую температуру охлаждающей жидкости. Ад настоящий, но мы выдержали раунд за раундом. Показали маневренность машины, выполнили поставленные задачи в стрельбе безприпасами и ракетами, стреляли с места и в движении.

–Наверное, ощущения водителя в раскалённом танке схожи с ощущениями участников авторалли «Париж – Дакар»?

–Даже круче. Убедился в этом, когда «прокатил» в своём танке друга – 14-кратного чемпиона мира по внедорожным ралли Володю Чагина. Проехали всего несколько километров, но Володе хватило впечатлений. Когда вылезал, его слегка покачивало. Он искренне удивился тогда: «Как ты на этом чёрте гоняешь?».

–Заграничные командировки много?

–Наши танки стоят на вооружении во многих странах мира. Практически во всех и побывал: с товарищами возможности машин демонстрировали, экипажи обучали.

–Помните особенные моменты?

–Сколькоугодно. Например, в середине 90-х обучали с главным конструктором УКБТМ Андреем Терлюковым в Алжире экипажи. Закончился рабочий день, надо было машину в парк отогнать – 15 километров вниз по серпантинному спуску горного плато. Стартовал, а за мной три внедорожника «увязались». Я, когда приехал, уровень масла замерил, машину брезентом закрыл... Тут и «эскаорт» пожаловал. Как же так, удивляются, мы по пустыне запрягли 100 километров в час выжимаем, а танк догнать не могли. А как догнать, если вся дорога водно-стиральная доска от сплошных потоков – борозды от пяти сантиметров до метра. Для автомобиля эти неровности очень чувствительны, а для танка совершенно незаметны.

Очень ответственными всегда были испытания на ремонтопригодность. Как-то в Саудовской Аравии с Виталием Фёдоровичем Поповым установили рекорд: сняли двигатель за три с половиной часа, а потом за пять часов установили его на место и запустили машину. На заводе даже не поверили, что мы так лихо вдвоём управились.

Приятно, конечно, за границей чувствовать превосходство отечественной техники. Но иногда бывало за державу обидно. Тогда же, в 90-е, в Объединённых Арабских Эмиратах проходили испытания в горах и в пустыне. После изматывающего многодневного марша по 50-градусной жаре остановились в маленьком городке. Коллеги с английского танка сразу побежали покупать прохладительные напитки, а я сию, тер-

плю. Мне ведь 17 долларов суточных полагаются, а в Нижнем Тагиле голодно, в магазинах пусто. Семья ждёт, что я привезу из-за рубежа. Так что газировка для русского – роскошь. Британские водители это понимали, презентовали тогда нашему экипажу целый поднос с банками пепси. Взял, если честно, подарок с чувством унижения.

–Когда в Нижнем Тагиле проводили международные выставки вооружений «Russian Expo Arms», ваш опыт оказался весьма кстати.

–Да, я принимаю участие во всех показах бронетехники Уралвагонзавода. С танком Т-90С с горки летаю, по рву плаваю, по целиам стреляю. По тысяче раз на дно с коллегами отвечаем на вопросы специалистов и зевак. Казалось бы, трасса до мелочей известна, трюки отработаны, а каждый раз перед выездом волнуешь. И пока не убрал ногу с педали тормоза, мандраж ощущается. Уровня мероприятий высокий, и я, и коллеги принимаем – за нами завод, его имидж. За всю 14-летнюю историю выставок на «Старателе» неприятности были лишь дважды. Один раз вышел из строя турбокомпрессор, пришлось по-тихому с трассы уползть. А другой нашей поломки, я думаю, зрители даже не заметили. В провора управления попал посторонний предмет. Взялся за рычаг – не шевелился. Понял, что танк может поворачиваться только налево. Так и проехали с Сергеем Ковалёвым по кругу, поправ на все препятствия.

–Прошлым летом вы участвовали в показах техники, проходивших в Жуковском на международном форуме «Технологии в машиностроении-2012». Каковы впечатления? Чем выставка на «Старателе» отличается от подмосковных смотрин?

–В Нижнем Тагиле акцент делается на технические и боевые возможности техники. К показу нас готовят тщательно, люди серьёзные и основательные. В Жуковском правят бал шоумены. Те же возможности мы показываем как бы играючи. Больше театральности. Слышали бы вы наши переговоры накануне выступления с устройствами. Ставят задачу: «Вы стойте под водой. У вас под водой связь есть? А под землёй? Тогда лучше мы вас закопаем, потом вы поднимитесь из-под земли и понесите по пламени...». А балет под классическую музыку, то есть «син-

хронное маневрирование тяжёлых боевых машин на предельно малой площадке» был официально зафиксирован Российским комитетом по регистрации рекордов планеты.

Думаю, что организаторам выставок в Нижнем Тагиле не помешает усиление зрелищности выступлений.

–Я знаю, что на выступлениях водители танков пользуются популярностью среди не только рядовых зрителей, но и VIP-персон. Были памятные встречи?

–В 2001 году на «Старателе» мы показ откатали, разделись по пояс, стали технику мить. Президент Путин со всеми сопровождающими на выход уже шёл и вдруг круто повернул на участок, где стояли наши танки. Посмотрел технику, спросил, как чувствует себя водитель на трамплине, ведь танк не предназначен для «полётов». Ответили, что вполне терпимо. Конструкторов наших похвалил, что создали такую маневренную технику.

И другие высокие гости выставок мимо нас не проходили. У меня есть награжденные часы от начальника генштаба Юрия Балуевского, от министра обороны Сергея Иванова. Борис Ельцин крепко руку жал, а Василий Лановой и Андрей Родичев интересовались подробностями подготовки к выступлению, нашими эмоциями на показах.

–С декабря 2011 года вы и сами стали звездой эфира, предложив во время телемоста с председателем правительства Владимиром Путиным снять с высоких постов чиновников, ратующих за приобретение танков за границей.

–Я тогда сказал, что думал. Тагильчане способны делать современную технику, осваивать новые технологии, но складывалось впечатление, что это не нужно министерству обороны. Военные делают ставку на капремонт старья, а новое не заказывают. Дошло до того, что с высоких трибун чиновники, отвечающие за оборону государства, заговорили о том, как выгодно закупать танки за границей. Как можно терпеть пренебрежительное отношение к делу твоей жизни? Обиделись не только все наши рабочие, ветераны тоже с горечью восприняли разрушительную политику командминистра Сердюкова. Вот я и посоветовал Владимиру Путину отправить этих высокооплачиваемых дилетантов во Вьетнам



Время встречи с Президентом РФ весной 2012 года Олег Домрачев выполнил поручение коллег. Он попросил Владимира Путина включить специальность водителя-испытателя в классификатор рабочих профессий. Через несколько месяцев всем им вернули право на льготы

му в народе маршруту. Что он и сделал, кстати, недавно.

–На том же телемосте Игорь Холманских предложил Владимиру Путину приехать в Москву с заводчанами и отстоять стабильность в стране.

–Игорь Холманских – человек слова. И впрямь не за себя, за ним коллектив из тысячи человек, 130-й цех – один из самых высокотехнологичных, это практически мини-завод. Видно, накипело у Игоря Рюриковича, как говорится, набралась критическая масса – и прорвался, как лавину. И если бы не сказал Холманских, то выступил бы кто-нибудь из рабочих.

–Ваши обращения к Владимиру Путину были началом политической активности не только тагильских машиностроителей, но и всех рабочих Урала.

–Да, после травли в Интернете, где рабочих блогеры обзывали «быдлом», отказывали им в праве на собственную точку зрения, в начале 2012 года тагильчане решили заняться политикой. Было организовано общественное движение «В защиту человека труда». Вместе с Игорем Рюриковичем Холманских, который тогда возглавлял наш цех, мы побывали на десятках уральских предприятий. Мне кажется, что в ходе этой кампании Холманских стал руководителем уже не заводского масштаба. Проявил себя как политик и организатор. Приезжая, например, на Качканарский ГОК. Рабочие, уставшие после смены, думают о домашнем борще, а мы им про политику рассказываем. Разговор начинается трудным, но затем Игорь Рюрикович приводит несколько примеров того, как принижена роль человека труда, чего можно добиться, объединившись. Народ откликается, горняки рассказывают о наболевшем. Расстаёмся друзьями. Его мысли понятны, слова честны, и люди отвечают на правду доверием.

–После своего избрания Президент вновь посетил Нижний Тагил, побывал на Уралвагонзаводе. И вновь вы в разговоре с главой государства отстаиваете интересы заводчан. На этот раз просите профессии водителей, испытателей и контролёров боевых и специальных машин включить в классификатор рабочих профессий, чтобы ваши молодые коллеги имели право на льготы.

–С этой проблемой мы не могли разбираться долгие годы. Наши льготы были прописаны в советское время, а вот те, кто приходил в профессию после перестройки, не могли на них рассчитывать. Во время встречи в 130-м цехе весной прошлого года я попросил

Владимира Владимировича помочь тем, кто испытывает бронетехнику. Нас ведь в России не так и много – три сотни вряд ли наберётся. Президент обещал тогда разобраться. Прошло три месяца, и приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии наши профессии были включены в общероссийский классификатор профессий рабочих, служащих и тарифных разрядов. Причём с правом досрочного применения в правоотношениях, возникших с 1985 года.

–А какие льготы положены водителю танка?

–Укороченный рабочий день, более продолжительный отпуск, высокая тарифная сетка, выход на пенсию в 55 лет. В общем, всё, как, например, у металлурга. От всех водителей-испытателей и контролёров благодаря Владимиру Владимировичу за содействие, потому что после стольких лет «невесомости» мы вновь легитимны. Теперь предприятие увереннее сможет привлекать молодых специалистов. Несомненно условия труда, порой связанные с риском для жизни, они будут защищены государством.

–А есть в вашем подразделении толковая молодёжь?

–У нас все толковые – и молодые, и старости. Работа такая – лёгковесности не терпит. Нас на заводе тридцать человек – коллектив небольшой, сплочённый. Вся жизнь работает бок о бок и столько же друг у друга учимся. Если что непонятно, не считая зазорным спросить у наших кадровых работников – Павла Семёнова, Виталия Попова, Сергея Свирихина, Михаила Тарануху, Евгения Булашева. С Виктором Смирновым советуемся на равных и молодёжь уважаем. Она у нас грамотная, только чуток ленивая на обновлениях. Ускорение придашь – отлично всё получается. Уверен, что у наших танков и наших ребят большое будущее. Помпните моё слово: имена Анатолия Огаркова, Евгения Лантуха, Александра Гизатулина, Андрея Дудникова и Олега Юзина ещё не раз встретятся в восторженных репортажах журналистов.

–Расскажите, за что вас наградили государственной наградой?

–За труд. Я старался рассказать об интересных моментах своей работы, но большая её часть – задания на износ для техники и людей, огромные физические нагрузки, высокая ответственность, ведь наши спеццели не копейки стоят. А честный труд благодаря усилиям полпреда президента в УрФО Игоря Холманских теперь на Урале в дорогой цене. Конкурсы профмастерства проходят с размахом во всех регионах, у СМИ возросло внимание к людям в рабочих спецовках, государство их отмечает наградами. Даже звание «Герой Труда» вернули.

Мне вручили медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» второй степени в сентябре 2011 года, тогда такие же награды получили исполнительный директор корпорации «Уралвагонзавод» Владимир Рошупкин и контролёр-испытатель боевых машин Вячеслав Елохин. Но главная награда для завода и его людей – внимание государства к нашей корпорации, вера в возможности отечественного машиностроения. Вагонка может и должна работать на укрепление обороны нашей страны.

Во время встречи с Президентом РФ весной 2012 года Олег Домрачев выполнил поручение коллег. Он попросил Владимира Путина включить специальность водителя-испытателя в классификатор рабочих профессий. Через несколько месяцев всем им вернули право на льготы

Владимира Владимировича помочь тем, кто испытывает бронетехнику. Нас ведь в России не так и много – три сотни вряд ли наберётся. Президент обещал тогда разобраться. Прошло три месяца, и приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии наши профессии были включены в общероссийский классификатор профессий рабочих, служащих и тарифных разрядов. Причём с правом досрочного применения в правоотношениях, возникших с 1985 года.

–А какие льготы положены водителю танка?

–Укороченный рабочий день, более продолжительный отпуск, высокая тарифная сетка, выход на пенсию в 55 лет. В общем, всё, как, например, у металлурга. От всех водителей-испытателей и контролёров благодаря Владимиру Владимировичу за содействие, потому что после стольких лет «невесомости» мы вновь легитимны. Теперь предприятие увереннее сможет привлекать молодых специалистов. Несомненно условия труда, порой связанные с риском для жизни, они будут защищены государством.

–А есть в вашем подразделении толковая молодёжь?

–У нас все толковые – и молодые, и старости. Работа такая – лёгковесности не терпит. Нас на заводе тридцать человек – коллектив небольшой, сплочённый. Вся жизнь работает бок о бок и столько же друг у друга учимся. Если что непонятно, не считая зазорным спросить у наших кадровых работников – Павла Семёнова, Виталия Попова, Сергея Свирихина, Михаила Тарануху, Евгения Булашева. С Виктором Смирновым советуемся на равных и молодёжь уважаем. Она у нас грамотная, только чуток ленивая на обновлениях. Ускорение придашь – отлично всё получается. Уверен, что у наших танков и наших ребят большое будущее. Помпните моё слово: имена Анатолия Огаркова, Евгения Лантуха, Александра Гизатулина, Андрея Дудникова и Олега Юзина ещё не раз встретятся в восторженных репортажах журналистов.

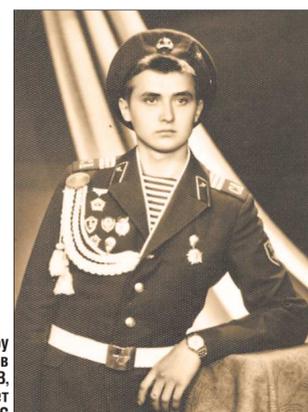
–Расскажите, за что вас наградили государственной наградой?

–За труд. Я старался рассказать об интересных моментах своей работы, но большая её часть – задания на износ для техники и людей, огромные физические нагрузки, высокая ответственность, ведь наши спеццели не копейки стоят. А честный труд благодаря усилиям полпреда президента в УрФО Игоря Холманских теперь на Урале в дорогой цене. Конкурсы профмастерства проходят с размахом во всех регионах, у СМИ возросло внимание к людям в рабочих спецовках, государство их отмечает наградами. Даже звание «Герой Труда» вернули.

Мне вручили медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» второй степени в сентябре 2011 года, тогда такие же награды получили исполнительный директор корпорации «Уралвагонзавод» Владимир Рошупкин и контролёр-испытатель боевых машин Вячеслав Елохин. Но главная награда для завода и его людей – внимание государства к нашей корпорации, вера в возможности отечественного машиностроения. Вагонка может и должна работать на укрепление обороны нашей страны.

ДОСЬЕ «ОГ»

Олег Валентинович ДОМРАЧЕВ
Родился 27 ноября 1961 года в Нижнем Тагиле в семье кадровых рабочих Уралвагонзавода.
После окончания средней школы № 41 поступил учиться в Нижнетагильский машиностроительный техникум на специальность «Гусеничные и колёсные машины».
С 1981 по 1983 год служил в рядах Советской армии. Проходил службу в Каунасе в Воздушно-десантных войсках.
После демобилизации принят водителем-испытателем Уральского конструкторского бюро «Трансмаш». С 1988 года по настоящее время – водитель-испытатель боевых и специальных машин на головном предприятии научно-производственной корпорации «Уралвагонзавод».
В профессии имеет высший, шестой разряд. Участвовал в испытаниях танков в сложных климатических условиях как в России, так и за рубежом. Является участником показов техники производства Уралвагонзавода на международных военных выставках, в том числе на полигоне «Старатель».
Награждён медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» второй степени. За доблестный труд получил благодарственное письмо Президента РФ Владимира Путина. Отмечен многочисленными корпоративными наградами.



Армейскую службу Олег Домрачев проходил в ВДВ, а теперь летает на танке Т-90С

Блиц-опрос

–Олег Валентинович, что вы на дух не переносите?

–Когда дилетанты притворяются специалистами. Пафоса много, а когда дело доходит до принятия решений, они или стрелки переводят, или глупость сморозят. К сожалению, в последнее время таких «затоков» можно встретить и в оборонной отрасли.

–А настоящие специалисты там не перевились?

–К счастью, их большинство. И каждая встреча с ними обогащает. Недавно на сравнительных испытаниях общался с итальянскими механиками. Без знания языка общались. Жесты, междометия, показ деталей... И машина их на колёсном ходу мне понравилась, и подход команды к делу. Их, кстати, наша бронетехника тоже впечатлила.

–Опять мы о работе, а в быту что цените?

–Чистоту и порядок. Такой уж характер. Кулинарных пристрастий особых нет, лишь бы обед был приготовлен руками любимой женщины. Красоту исполнения ценю. Не только в музыке или театре, но и в домашних делах. Стараясь не просто дырку в стенке прокрутить, а сделать это эстетично и шуруп подобрать соответствующий. Всё вокруг должно глас радовать.

–О детях своих расскажите.

–Сын и дочь уже взрослые самостоятельные люди. На завод не пошли, занимаются бизнесом.

–О чём мечтаете?

–Планы на два года вперёд. Нынче отпуск посвящая ремонту в квартире (вы уже поняли, что красота требует личного вмешательства), а в следующем обязательно поеду в страну моей мечты – Испанию. Хочется там всё-всё посмотреть и почувствовать себя не командированным специалистом, а обычным российским туристом.



В советские годы у работников Уралвагонзавода было принято отдыхать на Чёрном море. В Сочи проводила отпуск и семья Домрачевых. Старший сын Олег на снимке справа от папы



Тщательная проверка – спокойнее на трассе...