



Предраг Чедомирович Миличевич



Светлой памяти Предрага Миличевича посвящается

Уважаемый читатель! Ты держишь в руках уникальную по своему содержанию книгу. Эта книга оставила молодому поколению России драгоценную память об их отцах и дедах, не позволила уйти в небытие замечательному предприятию, его достижениям, его выдающемуся коллективу и, прежде всего, организатору этого предприятия, патриарху Советского и русского агрегатостроения, Главному конструктору Федору Амосовичу Короткову, отдавшему любимому детищу более 40 лет своей жизни и труда, столетию со дня рождения которого посвящается второе издание книги «От сохи до сверхзвуковых и космических полетов». Эта книга появилась благодаря настойчивому, самоотверженному бескорыстному четырехлетнему труду одного из старейших ветеранов предприятия, проработавшего в оборонной промышленности СССР и России более полувека, ведущего конструктора и изобретателя, ветерана Великой отечественной войны и партизанского движения в Югославии, Генерального секретаря по международным связям Международного союза славянских журналистов, Миличевича Предрага Чедомирвича и, конечно, его помощников, которые так же, как и он, были влюблены в небо, в авиацию и являются патриотами

своей Родины. К сожалению, 16 марта 2007 года автор книги скоростно скончался. Этой книге он отдал много своей энергии, времени и душевных сил. Пусть это послесловие и последняя глава книги о нем будут ему памятником за его героическую, нелегкую, кристально чистую жизнь.

Предраг Миличевич родился 22 марта 1926 года в г. Белграде. Отец Чедомир Миличевич и мать Анджелия Миличевич-Зренинин были учителями. Начальную школу и 4 класса гимназии Предраг Миличевич закончил в городе Вршаце. 15 сентября 1939 года он был принят в подпольный Союз коммунистической молодежи Югославии, в работе которого принимал активное участие. В 1940 году — он секретарь комсомольской ячейки. Постоянно участвует в работе подпольной партийной типографии, находящейся в доме родителей. Печатает листовки ЦК КПЮ, участвует в напечатании Истории ВКП(б). Летом 1940 года был слушателем подпольных партийно-комсомольских курсов в лагере на Фрушкой горе.

Участвует в подготовке восстания и в самом восстании 1941 года, в народноосвободительной войне 1941-1945 годов. С июня 1941 года является связным горкома,

райкома и окружкома КПЮ и руководства народноосвободительной борьбой народа Южного Баната. Был бойцом городской партизанской тройки южнобанатского партизанского отряда, участвовал в диверсионных акциях, в распространении листовок. Был членом спецразведгруппы подпольного райкома, дважды арестовывался гестапо (в июне 1941 г. и в мае 1942 г.), но за отсутствием прямых улик и свидетельств после соответствующих гестаповских тортур был отпущен на волю.

В антифашистской борьбе против немецких оккупантов участвовала вся семья Предрага Миличевича: мать Анджа Миличевич-Зренянин, отец Чедомир Миличевич, родной брат Слободан Миличевич, братья и сестры матери и их зятя — известный герой Югославии Жарко Зренянин, Спасое и Слободанка Зренянин, Любима и Марко Перовичи, Вера и Деян Бранков, бабушка и дедушка Предрага и другие члены семьи.

В конце сентября 1944 года Предраг Миличевич присоединяется к подразделениям 3-го Украинского Фронта Красной Армии, наступающих из Румынии в направлении г. Вршац, и 30 сентября — 2 октября 1944 г. участвует в боях за освобождение Вршаца. 3 октября 1944 года входит во вновь образованный горком Комсомола. В ноябре 1944 года Предраг Миличевич принят в члены КПЮ.

До осени 1945 года работает секретарем горкома комсомола, членом бюро горкома КПЮ. С осени 1945 по 1946 год работает заместителем секретаря комитета Комсомола Южного Баната г. Панчево. Одновременно учится в 3-ей партизанской гимназии в Белграде, которую заканчивает с отличием летом 1946 года.

Осенью 1946 года по договоренности Югославского и Советского правительства П. Миличевич направляется в СССР на продолжение учебы. В ноябре 1946 года поступает в Московский авиационный институт им. Серго Орджоникидзе на факультет авиаци-

онных двигателей и до лета 1948 года заканчивает 2 курса этого факультета. Летом 1948 года, сдав экзамены за второй год учебы, П. Миличевич возвращается в Югославию на каникулы. Осенью 1948 года он был кооптирован в партийный комитет КПЮ Белградского университета.

После разрыва отношений между Югославией и СССР Предраг Миличевич работает с конца 1948 года и в 1949 году членом редколлегии газеты «Новая борьба» в г. Прага. В январе 1950 г. П. Миличевич по ложному доносу и клевете тогдашнего генерального секретаря ЦК КП Чехословакии Сланского и секретаря ЦК КПЧ Геминдера был арестован советскими властями. После длительного сложного следствия и всевозможных проверок П. Миличевич был вызван осенью 1953 г. в ЦК КПСС в Москву, где перед ним извинились и все обвинения с него были сняты. ЦК КПСС направил Миличевича Предрага на продолжение учебы в МАИ. В 1957 году П. Миличевич заканчивает учебу, защищает с отличием диплом на факультете авиадвигателей. Сбылась мечта его отца, героически погибшего в войне с фашизмом Чедомира Миличевича, его сын стал инженером. Предраг Миличевич направляется на работу на одно из ведущих предприятий оборонной промышленности Советского Союза, где и проработал более 50 лет.

Предраг Миличевич прошел путь от рядового инженера-конструктора до ведущего конструктора сложных систем управления, в последние годы он работал начальником базового отдела отрасли. Предраг Миличевич активно участвовал в создании ряда систем управления реактивных и ракетных двигателей для самолетов МИГ, С У, Т У, для сверхзвукового пассажирского лайнера ТУ-144, «Сотки» и советской космической системы «Буран». Имел более 40 изобретений по системам управления. За участие в войне против немецко-фашистских захватчиков и за свои труды в оборонной промышленности имел правительственные награды.

Кроме того Предраг Миличевич являлся одним из авторов сербско-русского политехнического словаря 1967 года выпуска

Все эти годы Предраг Миличевич постоянно следил за событиями в родной Югославии, систематически посещая ее, изучая сложные процессы югославской действительности. В 1983 году вышла его книга «Товарищи мои» (издательство «Молодая гвардия»), посвященная героической борьбе народов Югославии, руководимых коммунистами и комсомольцами, против немецко-фашистских агрессоров.

В 1996 г. вышла его книга «Гитлер, Черчилль, Клинтон, Коль и Югославия» (издательство «Палей»), направленная в защиту Югославии, подвергшейся наглой агрессии США и НАТО.

В 1999 г. выходит его капитальный труд «Шесть агрессий Запада против Южных славян в XX столетии» (издательство «Палей»), посвященный непрекращающимся нашествиям империалистических стран на народы Югославии. Книга представляет собой глубокий исторический анализ прошлых лет, дальновидно спроецированный на будущее Европы, России и всего человечества. Эта книга на конкурсе «Новая русская книга-2000» победила в номинации Славянское братство. Его рассказы о войне были награждены на конкурсе «России верные сыны». Предраг Миличевич был членом Союза журналистов России и Генеральным секретарем по международным связям Международного союза славянских журналистов.

Предраг Миличевич являлся автором около 200 статей в различных газетах и журналах России, СНГ и других стран, резко осуждавших агрессию США и НАТО против Югославии.

В 2006 году в московском издательстве «Весь Мир» вышло первое издание книги Предрага Миличевича «От сохи до сверхзвуковых и космических полетов», посвященной триумфу созидателей, истории рождения,

становления и величайших достижений авиационного конструкторского бюро России НПП «Темп» им. Ф. Короткова, одного из ведущих советских и российских ОКБ по созданию систем автоматического управления и топливopитания газотурбинными и ракетными двигателями. Эти системы предназначались для управления двигателями военных и гражданских самолетов, вертолетов, ракетных и космических комплексов. В книге собран огромный фактический материал, многочисленные иллюстрации, воспоминания ветеранов предприятия. Автор работал над этой книгой около 4 лет. Материалы этой книги были использованы автором при составлении статьи для энциклопедии военно-промышленного комплекса и для статей в специальных авиационно-космических журналах.

Как пишет П.Ч.Миличевич, он сделал попытку создать портреты прекрасных творческих людей, плоть от плоти простых рабочих, крестьян и трудовой интеллигенции, поднявшихся до невиданных интеллектуальных высот, настоящую элиту советского общества, к которой без сомнения принадлежал и сам Предраг Миличевич – сын сербского и русского народов. Весной 2006 года в Доме журналистов успешно прошла презентация первого издания этой книги при активном участии сотрудников ОКБ и журналистов.

16 марта 2007 года Предраг Миличевич скоропостижно скончался. Но остались его книги, статьи, рассказы. С большим успехом в апреле 2007 г. прошла презентация этой же книги в Сербии в Белграде, организованная Русским домом и профессором филологии - сербской писательницей и летчицей Радмилой Тонкович, при активном участии посольства России в Сербии, многочисленных журналистов, прославленных пилотов Сербии, Белградского телевидения, профессоров и слушателей Военно-воздушной академии Сербии, машиностроительного факультета Белградского университета и других авиационных и общественных организаций.

Конструкторское бюро, где более полувека работал П.Ч.Миличевич прошло непростой путь своего развития — начинало оно свою деятельность с создания ряда высококачественных карбюраторов для поршневых двигателей, а потом стало разрабатывать и выпускать сложнейшие электронно-гидравлические системы управления и топливopитания реактивных двигателей для современных самолетов, ракетных и космических комплексов. Заложенные в коллективе традиции самоотверженного труда, высокой технологической дисциплины, взаимовыручки, постоянного роста профессионализма, преемственности поколений позволили конструкторскому бюро высоко держать свою марку в предвоенные годы, в тяжелые годы Великой Отечественной войны, в период послевоенного восстановления и добиться выдающихся результатов в области высоких технологий создания систем управления для авиации, ракетостроения, космонавтики, газоперекачивающих станций. Как неоднократно отмечается в книге, главной ценностью предприятия являются кадры — инженеры, рабочие, технологи, металлурги, контролеры, испытатели высочайшей профессиональной квалификации мирового класса. Более 1500 работников КБ награждены государственными наградами за свой доблестный труд и создание сложнейших образцов авиационной и ракетной техники.

Около 200 сотрудников имеют звание «Изобретатель СССР», «Заслуженный деятель науки и техники», «Почетный авиастроитель» и другие.

Настоящим украшением книги является Глава 14. В ней помещены теплые и искренние воспоминания этих заслуженных людей об их самоотверженной и творческой работе, высоких интеллектуальных достижениях, о дружбе, сотрудничестве с другими родственными коллективами, взаимопомощи, совместном отдыхе. Для многих из них работа стала вторым домом.

Во время Великой Отечественной войны все советские боевые самолеты — прославленные истребители, штурмовики, бомбардировщики летали на двигателях, оснащенных карбюраторами, разработанными на этом предприятии.

В 1950-90 годах лучшие военные и гражданские самолеты были оснащены системами автоматического управления, разработанными в этом ОКБ. На этих самолетах было установлено более 100 отечественных и мировых рекордов. Системы автоматического управления ОКБ, в разработке которых активное участие принимал П.Ч. Миличевич обеспечивали высокие тактико-технические характеристики современных истребителей, что позволило нашим летчикам выполнять уникальные для 80-х годов прошлого столетия фигуры высшего пилотажа «Кобру Пугачева» и «Русский колокол» на боевых вооруженных самолетах, которые восхитили и потрясли авиационный мир.

Для знаменитого пассажирского сверхзвукового лайнера Ту-144 систему автоматического регулирования и питания двигателей разрабатывали инженеры НПП «Темп» им. Ф.Короткова под руководством ведущего конструктора Миличевича Предрага Чедомировича.

Конструкторское бюро внесло свой вклад в создание знаменитого уникального «Бурана», который после запуска автоматически приземлился без пилота в назначенную точку с высокой точностью. Разработкой автоматики для «Бурана» руководил П.Ч.Миличевич.

В этом ОКБ были спроектированы и изготовлены системы автоматики для ракетного космического комплекса Н-1 и других объектов оборонной промышленности.

В 70-е годы 20 века в России возникла острая необходимость в мощных и надежных газоперекачивающих комплексах для внутренних и международных газопроводов. Решение задачи создания систем автоматического управления двигателями для

таких станций было поручено ОКБ А.Ф.Короткова, и оно успешно справилось с поставленной задачей. Разработанные системы автоматического управления много лет надежно эксплуатируются на всех газоперекачивающих станциях страны и за рубежом, в различных климатических условиях.

Главная задача книги, которую ставил перед собой автор с надеждой возрождения отечественной авиации и космонавтики — сохранить для будущих поколений память о замечательных тружениках конструкторского бюро, их достижениях в области авиа-

ции, ракетостроения и космонавтики, о тех людях, которые создавали советский и российский гражданский и военный воздушный флот, кто своим беззаветным трудом укреплял обороноспособность и могущество страны. Эта главная задача выполнена автором блестяще. Книга останется благодарным потомкам и будет памятником замечательному автору и его коллегам.

*Кандидат технических наук,
доцент МАИ им. Серго Орджоникидзе
Ю.И. Миличевич*

Воспоминания об авторе Владимира Викторовича Зуева, ведущего конструктора МАКБ «Темп» им. Ф.Короткова.

К огромному сожалению, второе издание книги «От сохи до сверхзвуковых и космических полетов» выходит после смерти автора, Предрага Чедомировича Миличевича, ведущего конструктора предприятия, более полувека проработавшего в нашем ОКБ. За свою долгую конструкторскую жизнь он участвовал во многих разработках авиационной автоматики, в частности, автоматики для двигателя РД 36-51 А, для сверхзвукового лайнера Ту-144, а также в разработке системы регулирования 57, «Сотки», «Бурана» и др. Мне посчастливилось все время работать рядом с Предрагом Миличевичем, ощущая на себе его ум, энергию, дружескую доброту и отзывчивость, огромную партийную принципиальность, переходящую, когда нужно, в жесткую форму. А началось это очень давно, в 1961 году, когда ОКБ П.Н. Тарасова и ОКБ Ф.А. Короткова не были объединены и отдельно участвовали в разработках систем ТРА. При сопровождении автоматики на двигатель НК-8, находясь в командировке в Куйбышеве (Самаре), я впервые от инженеров услышал фамилию — конструктора Миличевича, участвовавшего в разработке шестеренного насоса для этого двигателя. Наша дружба упрочилась и продолжилась после объединения ОКБ П.Н. Тарасова и ОКБ Ф.А. Короткова, когда я в 1969 году получил квартиру на Тимирязевской улице в том же доме, где уже жила семья Миличевичей. Нашу молодую семью взяла под свое крыло дружная семья Миличевичей — Предраг, Юлия и маленькая Катя. Интеллигентные, исключительно доброжелательные люди, готовые всегда помочь всем и каждому, они пользовались огром-

ным авторитетом в нашем доме. А энергичный, стремительный, улыбчивый Предраг производил всегда впечатление очень сильного, доброго и надежного человека. Его, как никого другого, любили дети нашего двора, а дети, как известно, народ чуткий и понимающий. Увидев его, они бежали навстречу как к родному и о чем-то болтали с ним. Частенько после работы он катал всю ватагу в своей тогда еще новой машине, и было видно, что он сам получал от этого удовольствие еще большее, чем дети. Он казался всегда удивительно молодым, устремленным вперед. Невозможно было представить, что за его плечами тяжелые военные испытания, гибель друзей и близких в фашистских застенках. Он был полон новых планов и замыслов. И так было всегда, до самых последних дней жизни. Он очень близко к сердцу принял упадок авиационной промышленности в 90-х годах. После выхода в свет первого издания книги Предраг Чедомирович записался в приемную Президента России, чтобы вручить ему эту книгу с письмом и каким-то образом предотвратить умирание нашего ОКБ. Примерно за месяц до этого Предраг договаривается со мной по телефону о встрече на моей даче, где он раньше никогда не был, но все-таки, хоть и с трудом, но нашел ее, спрашивая всех встречаемых, где живет Зуев, и удивляясь, что люди этого не знают. Случайно встретившийся ему председатель нашего правления, доставил к нам улыбающегося Предрага с тортом в руках. Его мучила глобальная проблема — развал авиационной промышленности страны и, прежде всего, нашего ОКБ, где в это время происходили тревож-

ные перемены. Предраг искал единомышленников, чтобы не допустить развала такого выдающегося предприятия. Мы переживали эту катастрофу, сознавая свою беспомощность и запивали свое горе чаем с тортом, который принес Предраг. Результатом наших разговоров было посещение Предрагом администрации Президента с письмом ему и с только что вышедшей книгой «От сохи до сверхзвуковых и космических полетов». Похоже, что его посещение не дало заметного результата. Каждый раз, получая в подарок его очередную книгу о политической ситуации в мире и обсуждая с ним эти вопросы, можно было получить исчерпывающий ответ и по политической ситуации, и по истории, и по этнографии, и по национальным пробле-

мам и т.д. Он всегда исходил из постоянных коммунистических принципов вне зависимости от того, о каком лидере идет речь — о Тито, Сталине, Брежневле или Милошевиче. Предраг всегда был категорически против всех уступок США и НАТО, если они вели к нарушению суверенитета СССР, России, Югославии и других стран. Его потрясли бомбардировки Сербии и политика Черномырдина — Козырева в этом вопросе. Но он никогда не связывал их предательство с русским народом. Когда понадобилось, атеист Предраг Миличевич вылетел в Белград с церковной делегацией для укрепления русско-сербской дружбы. Он был настоящий коммунист-интернационалист. И таким останется в памяти своих друзей.

**Воспоминания об авторе
Владимира Михайловича Германа,
кандидата технических наук,
заместителя начальника ЛИИ им. М.Громова**

Предраг появился среди студентов 3-го курса моторостроительного факультета МАИ осенью 1953 года. Позже мы узнали, что он уже учился здесь после войны с 1946 по 1948 год. Приехав летом домой на каникулы, он, как и многие партизаны коммунисты высказался против раскола с Советским Союзом. Многие югославские коммунисты в результате предательской прозападной политики Тито были убиты или отправлены в концлагери, а Предрагу удалось эмигрировать в Чехословакию. В титовские концлагери попали его родственники-коммунисты мама, брат матери, многие товарищи по борьбе с фашизмом. Тито организовал настоящий разгром компартии Югославии для осуществления своей прозападной политики. Предраг обо всем этом хотел рассказать в советских органах, но его оклеветали тогдашние руководители компартии Чехословакии Геминдер и Сланский. В результате Предраг провел три года в разных тюрьмах на Украине, пока не были разоблачены его клеветники. Их приговорили к смертной казни, а Предрага вызвали в ЦК КПСС, извинились перед ним, и направили его на продолжение учебы в МАИ. Там он попал в нашу группу. Появился он среди нас — высокий, худой, кое-как одетый. После освобождения из заключения, пока с его делом разбирались органы, ему пришлось работать чернорабочим, сторожем, кем придется, лишь бы выжить и дожидаться возвращения в МАИ. Большинство из двухсотсемидесяти студентов нашего курса пришли в МАИ прямо со школьной скамьи, а человек 15-20 были участниками Великой Отечественной войны (в основном служили в авиации) и среди

них — один югославский партизан-подпольщик. Мы их уважительно называли стариками. Они были не на много старше нас — на 6–8 лет, но им пришлось пережить тяготы фронта, послевоенной разрухи и готовиться к поступлению в ВУЗ после всего пережитого. Это было очень нелегко. Предраг, как и все его родные, в том числе родители, бабушка, дедушка и старший брат Слободан — все были активными борцами с немецкими фашистами и их пособниками в оккупированной Югославии с 1941 по 1945 год. Нужно учесть и потерянные Предрагом годы, пока шло следствие, а он сидел в тюрьме (где были в основном уголовники и предатели Родины-пособники фашистов). Когда он вернулся на 3 курс МАИ продолжать учебу, можно себе представить, каким тяжким трудом она ему досталась после всего, что выпало на его долю. Только выдающиеся способности, величайшая самодисциплина и трудолюбие, а также бескорыстная помощь студентов однокурсников помогли ему успешно закончить МАИ, отлично защитить диплом и впоследствии стать одним из ведущих специалистов-конструкторов сложнейших систем топливопитания и автоматического управления авиационными газотурбинными, ракетными и космическими двигателями.

Я учился с Предрагом в одной группе, начиная с 4 курса. Он был прекрасным другом для меня и моих товарищей-мотористов, всегда очень душевный, честный, отзывчивый человек, искрящийся весельем и добротой. Он был человеком долга. Наша группа в 1954 году работала на практике на Рыбинском моторном заводе. Мы работали на про-

изводстве дизелей для тракторов «Беларусь» в литейном цехе на разных рабочих местах. Одни разбивали бракованные картеры для загрузки в вагранку, другие работали на загрузке и разгрузке литейных печей, третьи — на заливке опок. Работа была очень тяжелая и грязная, в цеху — жарница, и мы за одну смену выпивали чуть ли не по ведру газированной подсоленной воды. А Предраг работал на выбивке горелой формовочной земли из опок и извлечении картеров. Эти устройства были смонтированы под полом цеха, где находилось рабочее место Предрага. Я за всю свою жизнь не видел более грязного, шумного и жаркого рабочего помещения, чем эта камера. Предраг стойчески трудился в этом адском дискомфорте. Мне он напоминал героя нашей молодежи того времени — Павку Корчагина на строительстве железнодорожной ветки. На последнем курсе института Предраг женился на нашей однокурснице Юлии, и они стали дружной семейной парой и нашими лучшими друзьями.

После окончания института, они были направлены на работу в агрегатное ОКБ (ныне МАКБ «Темп» им. Ф.Короткова) и успешно работали там, набираясь знаний и опыта. Кроме упомянутых мной прекрасных человеческих качеств Предрага, он был человеком действия. Еще в годы нашей молодости я присутствовал при двух эпизодах, когда он буквально бросился на помощь людям, находившимся в опасности. В первом случае мы переходили Волоколамское шоссе. Перед нами молодая женщина неожиданно решила перебежать через шоссе и создала аварийную ситуацию. Водитель мотоцикла с коляской, избегая наезда на нее, резко свернул в сторону, из-за чего мотоцикл с пассажиром в коляске перевернулся. Предраг первый бросился к ним и оказал первую помощь. Слава богу, обошлось без тяжелых последствий. В другой раз мы возвращались с прогулки в дом Предрага и Юли на Тимирязевской улице. Впереди нас медленно шла семья — мать,

отец и их дочь, молодая девушка. Когда мы их догнали, мы увидели, что девушке стало очень плохо, она была бледна и с трудом двигалась. Предраг спросил, не нужна ли помощь. Оказалось, что семья была за городом, где девушка поранила руку. Они обратились в медпункт, и девушке сделали укол от столбняка, после чего ей стало плохо с сердцем. Предраг сразу повел их к себе домой и тут же вызвал скорую помощь. Помощь была оказана во-время — все обошлось. Предраг потом рассказывал, что в юности он пережил такую же ситуацию, и его тоже спасала скорая помощь. За годы нашей совместной с Предрагом работы в отечественной авиационной промышленности мы пережили и ее взлет и последующее падение, разрушение всего лучшего, что было накоплено за многие годы упорного труда советского народа, шайкой олигархов и их наемных политиканов. Поворот произошел и в умах некоторых наших бывших однокашников и друзей. Предраг и здесь проявил верность идеалам, которым честно служил всю свою жизнь, и перестал общаться с людьми, не имеющими понятия о чести. Среди наших однокурсников есть Генеральные и Главные конструкторы, доктора технических наук, профессора и другие известные в науке и промышленности люди. Но только Предраг Миличевич, ведущий конструктор одного из головных ОКБ и начальник базового отдела стандартизации и унификации отрасли промышленности стал еще и известным писателем и публицистом, Генеральным секретарем Международного союза славянских журналистов, лауреатом конкурса «Лучшая книга России 2000» и «России верные сыны». Герои его книг, статей и публичных выступлений, товарищи по борьбе с фашизмом, подпольщики-партизаны, высококвалифицированные специалисты авиапрома нашей страны, многие из которых героически трудились во время войны в тяжелейших условиях, снабжая фронт оружием победы, многие из его коллег, как и он

героически сражались на полях Великой Отечественной войны, защищая свою Родину. Об этих людях Предраг и его коллеги написали в книге с большой любовью и уважением и с надеждой, что они послужат примером для молодежи. Предраг проявил себя как незаурядный политический аналитик, правдиво и точно оценивший агрессивные и наглые действия правителей крупных западных стран по отношению к России, Югославии и другим странам, которые отстаивали свою свободу и

независимость. Каждая встреча, каждый разговор по телефону с Предрагом давал заряд уму и душе, особенно важный в последние два десятилетия смутного времени в России. Предраг правдиво и точно оценивал ситуацию в нашем обществе. Я более пятидесяти лет знал Предрага как умного, работающего, сильного и стойкого, доброго и веселого человека, с которого я мог брать пример во всем. Таким я и буду хранить его в памяти и в сердце всю жизнь.

Моё признание Предрагу

Воспоминания члена Союза журналистов России, члена Международного союза славянских журналистов Лидии Степановны Резниковой

Передо мной портрет. Эту фотографию с нескончаемой любовью к мужу и отцу пода-рили мне Юлия и Катя Миличевичи.

Я смотрю в умные, с веселой лукавинкой глаза Предрага. Вспоминаю...

В Доме дружбы с народами зарубежных стран отмечалась годовщина освобождения Белграда от немецко-фашистских оккупантов. Выступали советские участники тех сражений. Потом был фуршет. Я подошла к столу, где одиноко сидел высокий седовласый мужчина. Познакомились.

— Миличевич Предраг. Я — серб. — представился он.

— А я уже слышала от ветеранов Вашу фамилию, — ответила я.

Завязался разговор о том, что волнует нас всех. — Вот только недавно вышла моя книга «Шесть агрессий Запада против южных славян в XX столетии» в издательстве «Палей».

— Да, Вы просто наш человек, — обрадовалась я. — Вы именно тот автор, который нам нужен. У нас ещё не было такой настоящей научно-исследовательской публицистики, раскрывающей причины Балканской трагедии на протяжении столетия.

Я буквально за руку привела его к председателю Международного Союза славянских журналистов (МССЖ) Ольге Николаевне Зарудной. Она организовала в Доме журналистов презентацию этой очень своевременной книги.

Шел 1999 год. Европа содрогнулась от наглой агрессии США и НАТО. И в этот момент голос Предрага смело взывал к справедливости, чести и достоинству славянского народа. Когда он стал членом нашей творческой организации, его всё чаще стали слышать и не только в России. Его статьи печатались в «Правде», др. газетах и журналах.

Человек интеллектуально-технической мысли П. Миличевич, десятилетия работавший на оборонном заводе, не мог не стать журналистом-публицистом, потому что он жил проблемами, от которых зависели судьбы его Родины — Югославии, и, безусловно, России. Чувству такой ответственности, обостренной связи нигде не учат, с этим надо родиться. Такой и есть, я уверена, человеческая индивидуальность Предрага, его феноменальность.

...Не забуду, какое бурное обсуждение было на презентации у нас в Домжуре его книги «Осторожно, ревизионизм». Предраг рассказал в ней о предательстве Тито, о жестоких расправах с коммунистами Компартии Югославии только за то, что они были против разрыва отношений с Советским Союзом. В книге П. Миличевич дал анализ официальным документам, обнародовал впервые письма И.В. Сталина и В.М. Молотова югославским руководителям в 1948 году, раскрыл потрясающие факты массовых репрессий, произошедших на его родине. Предраг имел на это собственное, личное право. Он его выстрадал, стойко пережив ложные обвинения предателей.

Всего он написал шесть книг.

Но ему было мало просто писать. Он был не кабинетным писателем. Его душа, что называется, трудилась день и ночь. Он выступал на собраниях во многих общественных организациях. Иногда ему казалось, что люди недопонимают всей серьёзности обстановки. Он был даже слишком горячим, напористым (таков характер), безо всякой «дипломатии», взывал к чувству стыда, когда говорил о том, что нельзя медлить с решениями в поддержку Сербии. Мне казалось, что он просто сжигал себя. Я как-то сказала: — Предраг, Вы жи-

вёте так будто у Вас два сердца. Одно — для Югославии, другое — для России.

— А вы, может быть, и правы, — отвечал он. Ведь есть такая одна Косовская легенда: если разрезать серба по сердцу — увидишь русского. Такое наше Сербиянство.

...Однажды под Новый год я подарила Предрагу книжку «Куликово поле» — новеллы о том, что произошло в 1380 году. Он с интересом посмотрел на неё и сказал: — А на нашем Косовом поле битва была всего на 9 лет позднее. Но это было начало турецкого завоевания Сербии.

Кстати, Предраг Миличевич никогда не говорил «Косово». Всегда — Косово и Метохия. И добавлял — это истинно сербская земля. Там наши истоки и святыни.

И ещё. Не могу не признаться в том, что меня восхищало и удивляло в Предраге. Будучи ведущим конструктором в области автоматики топливопитания для авиационных и ракетных двигателей, автором более 40 изобретений, он сам многие годы не имел возможности приобрести новый автомобиль. Месяцами ему приходилось возиться со своим стареньким «жигуленком», чтобы доехать до дачи, кропотливо построенной им своими руками. Там он в дощатом «домике» долгие зимние месяцы работал над книгой «От сохи до сверхзвуковых и космических полетов», прославляя многотысячный коллектив предприятия, которому он отдал пятьдесят лет своей творческой жизни инженера.

Не могу не отметить его удивительное для человека такого высокого уровня отношения к материальным благам. Предраг, это было видно, попросту пренебрегал ими. Но даже в узковатом уже порой костюме он выглядел импозантно, ему всё было к лицу. Его обаяние дано ему самой природой — острый ум, весёлый с лукавинкой добродушный взгляд. И всё — просто, притягательно.

Как женщина, я сознавала, что мощное ощущение жизненной опоры в нём есть от Юлии и Кати. Видно, не раз я это замечала, в семье делалось все так, как хотел Предраг.

Не насилием воли, а единомышленником. Они были единомышленники, вся семья. Жена и дочь понимали, что то, как живет отец — это у него в крови, и по-другому не может быть.

Вот как сейчас, перед глазами — многотысячный митинг на Славянской площади в Москве против варварской бомбардировки Белграда. Выступают один за другим ораторы. Среди них Предраг Миличевич. Мартовский колючий ветер не смог заглушить голоса людей.

Хрупкая женщина Юля держала в руках, развернутых на ширину плеч плакат, который трепетал на суровом ветру. А у неё хватало сил ещё скандировать в унисон со всеми — «Позор агрессорам НАТО!», «Клинтон, трибунал, веревка!»

...Есть такая многозначительная мысль: «Счастье в необходимости». Она многолика, и многое объясняет. Казалось, его горячее сердце, природная энергия даёт ему возможность быть всюду, где речь идёт о судьбе его Сербии. Ещё 11 марта Предраг выступал на митинге в память о Слободане Милошевиче, а уже через 5 дней... всё...

Не такой большой срок на земле живёт человек. Значит только то, как он прожил его. С уходом Предрага Миличевича в Международном Союзе славянских журналистов образовалась брешь. Он был у нас незаменим.

Не бездумно так соединились (организаторами мемориального вечера), что в годовщину гибели в Гааге президента Югославии С. Милошевича и на девятый день неожиданной смерти Предрага Миличевича их портреты стояли рядом в Союзе писателей России. Это символично! Мы узнали от людей из многочисленных общественных организаций, каким огромным авторитетом был среди патриотов России наш бесконечно сербский и неистребимо русский П.Ч. Миличевич.

*Это моё признание тебе,
мой друг Предраг!*

Л.Резникова

Литература

1. *Большаков Г.Н., Гаврошенко Т.В.* На крыльях истории, Харьков, Майдан, 2002.
2. *Бюшгенс Г. С.* Авиация в России. – М.: Машиностроение, 1988.
3. *Дынкин А.Л.* Самолет начинается с двигателя. Рыбинск, Рыбинское подворье, 1995.
4. *Зырина А. А.* и др. История завода «Знамя революции». – М.: Мысль, 1989.
5. *Зыкова Т. А.* В древних стенах села Бутырки. – М.: Госхоз, 1989.
6. *Иноземцев Н.В.* Авиационные ГТД, теория и рабочие процессы. – М.: Оборонгиз, 1962.
7. *Коконин С.С.* Авиационная корпорация «Рубин». – М.: Авиамир-2000, 2002.
8. *Кривуля В.Г., Павленко В.Ф.* АНАВ – 7 лет. – М.: Авиаконпресс, 2002.
9. *Кузнецов А.И.* Литературное Петровско-Разумовское. – М., 1963.
10. *Кузнецов А.И.* Тимирязевка и деятели культуры. М.: Научный мир, 1998.
11. *Кузьмина Л.И.* Огненное сердце. – М.: Московский рабочий, 1992.
12. *Кузьмина Л.М.* Первые крылья России. – М.: Московский рабочий, 1993.
13. *Лейфер А.А.* Между прошлым и будущим, Омск, 2001.
14. *Любецкий С.М.* Окрестности Москвы, ближние и дальние. – М., 1880.
15. *Митрохин В.Т.* Семь десятилетий прогресса. – М.: ЦИАМ, 2000.
16. *Орлов А.И.* Мы – агрегатчики. – Пермь, Звезда, 1990.
17. *Павлова Т.Г.* Северный край Москвы. – М.: Научный мир, 1998.
18. *Павлова Т.Г.* К истории старого Подмосковья. – М.: Моск. железнодорожник, 1997.
19. *Попов Е.П.* Автоматическое регулирование и управление, – М.: ГИФМЛ, 1962.
20. *Пономарев А.Н.* Советские авиационные конструкторы. – М.: Воениздат, 1980.
21. *Скубачевский Г.С.* Авиационные ГТД, конструкция и расчет. – М.: Машиностроение, 1974.
22. *Сокольников Г.А.* Вымпел – ГМКБ. М.: ЗАО «МПО», 1996.
23. *Токмаков И.Ф.* Историко-археологические исследования Петровско-Разумовского, М., 1902.
24. *Чаянов А.В.* Петровско-Разумовское в прошлом и настоящем, М., 1925.
25. *Черкасов Б.А.* Автоматика и регулирование ВРД. – М.: Машиностроение, 1965.
26. *Чуйко В.М.* Созвездие. – М.: Авиаконпресс, 2003.
27. *Яковлев А.С.* Советские самолеты. – М.: Наука, 1982.
28. Журнал «Двигатель», М., 2002-2004.
29. Журнал «Крылья Родины», М., 2002-2004.
30. Северный округ Москвы, Энциклопедия, М., 1995.